

Regierungspräsidium Karlsruhe

Erörterungsverhandlung

im Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 18 ff.
des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i. V. m.
§§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG)

Vorhaben: Anpassung Schallschutz in Hockenheim
Strecke 4020 Mannheim–Rastatt, Bahn-km 19,700 bis 23,200
Strecke 4080 Mannheim–Stuttgart, Bahn-km 19,100 bis 22,000

am 30. Juni 2015

in der Stadthalle Hockenheim (Großer Saal),
Rathausstraße 3, 68766 Hockenheim

Stenografisches Protokoll

Tagesordnung:

Seite:

1. Begrüßung	1
2. Organisatorische Hinweise und Fragen.....	2
3. Erläuterung des Vorhabens	9
4. Verfahrensrechtliche Fragen.....	32
5. Planrechtfertigung	50
6. Lärmschutz.....	58
– Einhaltung der Schallschutzgarantie	
– Berechnung nach der 16. BImSchV	
– Verkehrsprognose	
– Schienenbonus	
– Schalltechnische Wirksamkeit der Variante V 07	
– Variante V 12	
– § 41 Absatz 2 BImSchG / Aktiver vor passiver Lärmschutz / Verhältnismäßigkeit	
– Höhe der Schallschutzwände	
– Besonders überwachtes Gleis (BüG)	
– Sonstige Maßnahmen des aktiven Schallschutzes	
– Sonstiges	

7.	Sonstiger Immissionsschutz	187
8.	Sonstige Umweltbelange (insbesondere Naturschutz, Bodenschutz/Altlasten).....	189
9.	Sonstige Betroffenheiten.....	189
10.	Sonstiges	189

(Beginn: 9:38 Uhr)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn Sie mich akustisch verstehen, dann können wir auch erst einmal ohne die Tontechnik anfangen. Der Tontechniker wird dann hoffentlich noch zeitnah eintreffen.

1. Begrüßung

Ich darf Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, heute hier in der Stadthalle Hockenheim sehr herzlich willkommen heißen zum Erörterungstermin eines Vorhabens der DB Netz AG: Anpassung des Schallschutzes in Hockenheim. Insbesondere begrüßen darf ich die Vorhabenträgerin, die DB Netz AG, stellvertretend Herrn Baßler und Herrn Lohr. Ich glaube, Sie haben nachher noch einmal Gelegenheit, auch Ihre heutige „Mannschaft“ vorzustellen.

Ganz herzlich begrüßen darf ich auch die Stadt Hockenheim, die heute hier als Belegenheitsgemeinde in verschiedensten Funktionen vertreten ist, stellvertretend für die Gemeinde Herrn Oberbürgermeister Gummer. Herrn Bürgermeister Jakob-Lichtenberg sehe ich im Moment nicht. Er ist nicht hier. Herr Gummer, Sie werden dann auch Gelegenheit haben, Ihre „Mann- und Frauschaft“ vorzustellen und dann auch noch ein Statement abzugeben.

Stellvertretend für die heute zahlreich erschienenen Einwender sowie Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hockenheim begrüße ich die Vertreter der BürgerInitiative Stille Schiene Hockenheim (BISS), Herrn Gotthardt und Herrn Sommer, die nachher auch noch einmal Gelegenheit zu einem Statement haben werden.

So viel zunächst einmal dazu.

Mit wem haben Sie es heute hier vorne zu tun? Im Moment ist meine Kollegin Frau Grobs neben mir anwesend. Draußen haben Sie vielleicht Frau Meergraf und Frau Gärtner schon gesehen, die sich in der Vorbereitung und auch heute mit dem Organisatorischen dieses Erörterungstermins befasst haben und diesen in der entsprechenden Weise vorbereitet und organisiert haben.

Mein Name ist Maiwald. Ich habe heute die Aufgabe, diese Verhandlung hier zu leiten.

Wir alle kommen vom Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 24 – Recht, Planfeststellung. Das Regierungspräsidium ist in diesem Verfahren Anhörungsbehörde für dieses Vorhaben der DB. Das hat die Bewandnis, dass es sich um eine Maßnahme einer bundeseigenen Eisenbahn handelt. Für die bundeseigenen Eisenbahnen ist das Eisenbahn-Bundesamt Planfeststellungsbehörde, also für die abschließende Entscheidung zuständig. Das

Eisenbahn-Bundesamt hat die zuständige Anhörungsbehörde – das ist in Baden-Württemberg dann für den Regierungsbezirk Karlsruhe das Regierungspräsidium Karlsruhe – um Anhörung gebeten. Dem kommen wir hier nach. Deswegen haben Sie es heute mit uns zu tun.

Das vielleicht zunächst einmal zu den Personen und zur Einleitung.

2. Organisatorische Hinweise und Fragen

Wie häufig in Verwaltungsverfahren, sind wir erst mit organisatorischen und Verfahrensfragen beschäftigt, bevor wir uns der eigentlichen Sachmaterie zuwenden. Deswegen – ich vergesse das in meinem Alter immer wieder – muss ich mich da an meinem Katalog entlang hangeln.

Als Nächstes käme die Frage der Prüfung der Teilnahmeberechtigung der anwesenden Personen. Nach den maßgeblichen Vorschriften des Verwaltungsverfahrenrechts ist dieses Verfahren erst einmal nicht öffentlich. Eigentlich findet es nur mit den Einwendern und mit den Betroffenen statt. Aber die Verhandlungsleitung kann die Öffentlichkeit zulassen, wenn dagegen keine Einwendungen bestehen. Aus unserer Sicht würden wir die Öffentlichkeit gern zulassen, weil es ja auch ein für die Öffentlichkeit sehr wichtiger und interessanter Termin ist. Ich glaube, deswegen wurde auch von der Stadt erbeten, dass man das entsprechend kommuniziert. Insofern ist die Frage: Hat irgendjemand etwas dagegen, dass dieser Termin heute öffentlich stattfindet? – Ich sehe keine Einwände und erkläre damit die heutige Verhandlung für öffentlich.

Nur der guten Ordnung halber: Ton- und Fernsehaufnahmen im weiteren Sinne sind deswegen trotzdem grundsätzlich nicht gestattet. Aber die Verhandlung als solche ist öffentlich.

Dazu noch eine Anmerkung, weil mich die Vertreter der Presse gefragt haben, inwiefern hier im Verlauf der Verhandlung möglicherweise die eine oder andere Aufnahme für eine Berichterstattung gemacht werden kann: Wir haben gesagt, dass wir auf der Podiumsbank und auch vonseiten der Vorhabenträgerin und, so denke ich, auch vonseiten der Stadt sicher nichts gegen Bildaufnahmen einzuwenden haben. Ich weiß nicht, ob auch ein Bild vom Publikum gewünscht ist. Wenn dort irgendjemand nicht aufgenommen werden will, sollte er dies bitte jetzt kundtun, damit auch für die Presse klar ist, wer nicht irgendwo auf einem Bild in der Zeitung erscheinen will. – Da sehe ich aber keine Bedenken. Insofern wird die Presse nachher in gebührendem Rahmen Gelegenheit haben, das zu tun, was sie für richtig hält. Okay. Zunächst einmal vielen Dank dafür.

Dann hatte ich schon stellvertretend Teilnehmer der Vorhabenträgerin begrüßt. Ich wäre aber doch dankbar, wenn Sie, Herr Baßler, noch einmal kurz sagen, wer für die DB heute

erschienen ist, damit alle hier im Raum wissen, wer heute vonseiten der Vorhabenträgerin die Ansprechpartner sind.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Vielen Dank, Herr Maiwald, für die Eröffnung und die kurze Begrüßung. Seitens der DB Netz AG darf ich mich selbst kurz vorstellen: Mein Name ist Markus Baßler. Ich bin bei der DB Netz AG in Karlsruhe Leiter der Anlagenplanung und betreue das Vorhaben „Lärmschutz Hockenheim“ jetzt seit 2007. Ich bin seit dieser Zeit auch in regelmäßigen intensiven Austauschen mit der Stadt Hockenheim, seit Gründung der BISS auch mit Herrn Gotthardt und seinen Kollegen. Ich freue mich, dass wir heute jetzt in dieser Runde erstens einen Termin gefunden haben und zweitens die Möglichkeit haben, das für Hockenheim, aber auch für die DB Netz AG wichtige Thema in einer Runde mit allen Betroffenen zu diskutieren. Ich wünsche mir einen konstruktiven Tag.

Ich darf Ihnen noch die Herren zu meiner linken Seite vorstellen: Das ist einmal Herr Krumpietz, der als Bauherrenvertreter das Projekt in meinem Bereich betreut, dann Herr Lohr, der bei uns in der Planungsabteilung als Planrechtsexperte und als Schallschutzexperte aktiv ist, und ganz zur Linken Herr Osthoff, der die DB Netz AG als Justiziar vertritt.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Baßler, vielen Dank. – Herr Oberbürgermeister, ich weiß nicht, ob Sie vorstellen wollen, wer von Ihrer Seite aus hier ist. Sie sind ja mit der Stadt praktisch auch als Haupteinwender mit vertreten und dort der Hauptansprechpartner. Ich gebe Ihnen nun Gelegenheit dazu.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Natürlich freuen wir uns sehr, dass sich das Regierungspräsidium dazu entschlossen hat, diesen Erörterungstermin so festzulegen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Oberbürgermeister, ich darf Sie ganz kurz unterbrechen. In diesem Moment geht es jetzt nur um die Vorstellung. – Danke.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Ich wollte trotzdem mein Lob loswerden und die Freude formulieren, dass Sie sich dazu durchgerungen haben.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Danke.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Ich stelle natürlich auch vor, wer uns in dieser Angelegenheit unterstützt. Zu meiner Linken ist unsere Rechtsberaterin, unsere Rechtsanwältin Frau Fridrich. Dann weiter fortfahrend kommt Herr Weber, der sachbearbeitend und als stellvertretender Fachbereichsleiter Bauen und Wohnen in dieses Projekt involviert ist, dann unser neuer Fachbereichsleiter, Herr Morscher, als Nachfolger von Herrn Stulken, der den Fachbereich Bauen und Wohnen über all die Jahre begleitet hat und der damals auch bei der Abstimmung vor dem Verwaltungsgericht mit anwesend war.

In meinem Rücken hat sich Herr Hahn von Regio Consult platziert. Er wird uns in den technischen Fragestellungen zur Seite stehen. Ich denke, er wird genauso qualifiziert wie Frau Fridrich ausführen. Dann kommt noch von unserer Planung, ebenfalls dem Bereich Bauen und Wohnen zugeordnet, Frau Oleszewski.

So weit die Vorstellung.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich stelle fest, dass nach meinem Kenntnisstand keine weiteren Träger öffentlicher Belange oder sonstiger Stellen, die Stellungnahmen abgegeben haben, anwesend sind. Gut. – Dann zunächst einmal vielen Dank für die Vorstellungen.

Dann wären wir schon beim Zweck der Erörterungsverhandlung: Um was geht es hier heute? Die Erörterung dient im Grunde noch einmal der vertiefenden Besprechung dessen, was die Einwender bereits schriftlich vorgetragen haben, und der Stellungnahmen, die von Trägern öffentlicher Belange oder von anderen Seiten eingegangen sind.

Grundsätzlich ist es das Ziel der Erörterungsverhandlung, Unklarheiten aufzuarbeiten, möglicherweise auch zu Verständigungen zu kommen und zu sehen, wo vielleicht auch Optimierungsmöglichkeiten vorhanden sind, um hier letztendlich zu einem möglichst konsensualen Ergebnis zu kommen.

Das Verfahren hier hat aus Sicht der Anhörungsbehörde gewisse spezifische Besonderheiten, die in der Geschichte begründet sind. Wir haben deshalb – das ist für uns außergewöhnlich – auch eine gewisse Vorabstellungnahme – keine Stellungnahme, sondern Überlegungen zum Verfahrensstand – ins Internet eingestellt, um unsere Sichtweise nach gegenwärtigem Stand zu diskutieren und damit auch in diesem Rahmen vielleicht die Grundlage für die Diskussion etwas zu verbreitern und auch zu sehen, wohin bestimmte Gesichtspunkte möglicherweise rein formal gehen könnten. Ich denke, wir werden dann im Rahmen der Tagesordnungspunkte inhaltlich auf einzelne Punkte zurückkommen.

So viel zum Zweck der Erörterungsverhandlung.

Zum organisatorischen Ablauf: Die Anwesenheitsliste haben Sie schon gesehen und bemerkt. Es wird eine Anwesenheitsliste geführt. Sie sollte auch vollständig sein, damit dokumentiert wird, wer an diesem Termin teilgenommen hat.

Von der Anhörungsbehörde wird ein Protokoll erstellt, und zwar mithilfe von Tonaufnahmen. Die Kollegen, die das machen, sitzen hier zu meiner Rechten. Faktisch wird das wahrscheinlich, wie man so schön sagt, ein „geglättetes“ Wortprotokoll. Das ist nicht zwingend notwendig, aber es wird, da es eine stenografische Mitschrift sein wird, doch in diese Richtung gehen.

Die Tonaufnahmen dienen im Grunde genommen zunächst nur der Erstellung des Protokolls und werden nach Abschluss des Verfahrens, wenn es also bestandskräftig, in welcher Form auch immer, zum Abschluss gekommen ist, wieder gelöscht.

Aus Gründen der Klarheit und der Vereinfachung für das Protokoll bitte ich Sie, wenn das irgendwie möglich ist – ich weiß, das ist immer ein bisschen schwierig; mir selbst geht es auch so –, wenn Sie einen Wortbeitrag abgeben, dass sie vorher bitte auch noch einmal Ihren Namen nennen, damit man im Protokoll auch zuordnen kann, von wessen Seite die betreffende Stellungnahme ergangen ist.

Dazu wäre es schön, wenn Sie die Mikrofone benutzen könnten – so, wie ich das auch versuche. Ich hoffe, wir haben genügend Mikrofone hier, sodass sich jeder eines Mikrofons bedienen kann. Zu technischen Fragen kann im Zweifelsfall Herr Döhring – hier ganz rechts außen, von meiner Seite aus gesehen – mit Rat und Tat zur Seite stehen. Ich denke, die rechte Taste an den Mikrofonen ist zum Einschalten gedacht. Bitte denken Sie auch daran, das Mikrofon nach Ihrem Wortbeitrag wieder auszuschalten, damit sonst nicht möglicherweise alles durch die entstehende Lautstärke unverständlich wird.

Es ist beabsichtigt, das Protokoll in diesem Fall auch ins Internet einzustellen – so, wie die bisherigen Unterlagen auch –, um damit auch der interessierten Öffentlichkeit Gelegenheit zu geben, den Fortgang des Verfahrens zu verfolgen. Im Übrigen bleibt das Akteneinsichtsrecht ohnehin bestehen.

Wenn von Ihrer Seite Einwendungen gegen die Namensnennung im Internet bestehen, dann würden wir Sie bitten, dies uns als Anhörungsbehörde möglichst bis Mitte Juli schriftlich oder per E-Mail – E-Mail-Adressen können gegebenenfalls noch gegeben werden; aber aus den Einwendungen sind sie ja bekannt – an das Regierungspräsidium mitzuteilen und darzulegen, ob Sie Einwände haben, wenn Sie sich dann mit Ihrem Beitrag auch namentlich im Internet wiederfinden. Dann versuchen wir natürlich, das entsprechend zu anonymisieren.

So viel zu der Absicht, dies auch transparent zu machen.

Zum Verfahren selbst bzw. zu der Frage, wie der Verlauf heute gedacht ist: Die große Pause, die Mittagspause, ist je nach Verlauf etwa gegen halb eins, ein Uhr angedacht. Zwischendrin, denke ich, werden wir auf eine entsprechende Zeichengebung oder Unruhe hin, wenn es um die berühmt-berüchtigte Zigarettenpause geht, nach Bedarf eine Pause einlegen, damit diese Möglichkeit besteht.

Heute ist angedacht, dass wir spätestens gegen 19 Uhr zum Ende kommen wollen. Gegebenenfalls besteht auch morgen und übermorgen noch weiter Gelegenheit zur Erörterung. Sollte sich allerdings abzeichnen, dass es halb acht oder acht Uhr wird und wir dann auch zum Ende kämen – – Das wird aber der Tagesverlauf zeigen. Aber wenn wir morgen weiterdiskutieren, wollen wir heute Abend nicht ganz so spät ins Bett gehen. Das machen in Europa ja leider schon andere die ganze Zeit vor und sind dann relativ unausgeschlafen. Das ist nicht schön.

Zum bisherigen Verfahrensverlauf vielleicht Folgendes, nur damit das auch von Rahmen her klar ist: Das Planfeststellungsverfahren „Anpassung Schallschutz Hockenheim“ kam aus unserer Sicht – da besteht vielleicht noch eine gewisse Differenz, aber darauf werden wir nachher zurückkommen – auf Antrag der DB Netz AG vom 15. Juni 2011 in Gang. Das Regierungspräsidium hat als zuständige Anhörungsbehörde nach Übersendung der Antragsunterlagen des Eisenbahn-Bundesamts die Anhörung der berührten Behörden und die Offenlage des Plans veranlasst. Die Unterlagen lagen 2013 in den dafür vorgesehenen Zeiträumen aus.

Es wurden Einwendungen erhoben, und zwar von nahezu 700 Privatpersonen einschließlich der Stadt Hockenheim. Darüber hinaus gingen, wenn mir diese Wertung erlaubt ist, nur wenige Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange ein, nämlich von einer behördlichen Stelle, von BUND, LNV und NABU und von zwei sonstigen Stellen. Der Schwerpunkt lag also eindeutig bei den Privateinwendungen.

Der heutige Erörterungstermin wurde ordnungsgemäß in der „Hockenheimer Zeitung“ ortsüblich bekannt gemacht. Da mehr als 50 Einwendungen vorlagen, hat das Regierungspräsidium von der Möglichkeit der öffentlichen Bekanntmachung des Erörterungstermins Gebrauch gemacht. Auch da wurden die entsprechenden Veröffentlichungen in den Tageszeitungen und im „Staatsanzeiger“ vorgenommen.

So viel aus meiner Sicht zum Organisatorischen. Haben Sie dazu noch Fragen?

RA Frau Fridrich:

Guten Morgen! Herr Maiwald, zwei Fragen. Die erste: Wie wollen Sie es mit den Wortbeiträgen halten? Führen Sie da eine Rednerliste, oder meldet man sich einfach, und Sie koordinieren das? Wie wollen Sie das handhaben? Ich denke, das ist praktikabel. Es sind ja jetzt keine 500 Leute hier.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich sehe einmal, dass wir im Moment einfach mit einer Meldung auskommen. Ich habe keine Liste. Bis jetzt hat das immer ganz gut funktioniert. Wenn es nicht funktionieren sollte, können wir eine zehnmütige Pause machen und dann sehen, wie es weitergeht.

RA Frau Fridrich:

Die zweite Frage betrifft die Tagesordnung. Wollen Sie die jetzt besprechen, oder sollen wir sie nachher, wenn wir inhaltlich einsteigen, noch einmal kurz ansprechen?

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Da habe ich im Moment eine Verständnisschwierigkeit. Welche Fragen?

RA Frau Fridrich:

Für mich gibt es ein paar Punkte, die in der Tagesordnung von Ihnen nicht auftauchen, z. B. die Frage „Aktiver vor passiver Schallschutz“. Da ist für mich die Frage: Wollen Sie das unter dem Punkt „Variante V 12“ abarbeiten, oder gibt es einen extra Punkt dafür? Das war der eine Aspekt.

Dann hatten Sie als eine Maßnahme für aktiven Schallschutz das „BüG“ genannt, bei dem wahrscheinlich auch die Wirksamkeit ein Thema ist.

Der zweite Punkt aber, der mir fehlt, ist das Thema „Sonstige aktive Schallschutzmaßnahmen“ wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder Schienenstegdämpfer. Gibt es dafür einen extra Punkt, oder wollen Sie das unter „Sonstiges“ abarbeiten?

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Aus meiner Sicht ist es so: Sie können alles vortragen, was aus Ihrer Sicht notwendig ist. Aus meiner Sicht betrifft das alles Fragen des Lärms. Da hätten wir auch die einzelnen Unterpunkte einfach weglassen können. Dann wäre das ein Lärmthema. Da kann man das diskutieren.

Das, was dort als Unterpunkte aufgeführt ist, sind insbesondere Gesichtspunkte, die sich aus der Mustereinwendung ergeben haben. Aber ich denke, beim Lärm werden wir sicher auf die ganzen Punkte, die aus der Sicht der Einwender und aus der Sicht der Stadt anzusprechen sind, zurückkommen.

RA Frau Fridrich:

Mir ging es einfach darum, dass wir das strukturiert machen. Denn wenn wir alle Punkte vermischen, dann verzögert das die Diskussion. Es ist dann natürlich auch für diejenigen, die zuhören, etwas schwierig, wenn man alle Punkte durcheinandermengt. Deshalb wäre mein Wunsch, dass man sich schon relativ gut an der Tagesordnung entlang hangelt, sodass das

auch für jeden, der zuhört und der auch lange zuhören will, transparent ist und dass auch nachvollziehbar ist, an welchem Punkt man gerade steht. Denn sonst, wenn man alles vermengt und sagt: „Alles zum Lärm werfen wir in einen Topf“, dann wird es, glaube ich, schwierig für diejenigen, die nicht so tief in der Materie stecken, erstens dem zu folgen und sich zweitens auch einzubringen. Aber das ist ja auch das Ziel dieser Veranstaltung, dieses Erörterungstermins, dass sich vor allem auch die privaten Einwander einbringen können. Das war der Hintergrund meiner Fragestellung.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ja, gern. Was schlagen Sie vor?

RA Frau Fridrich:

Wenn ich einen Vorschlag unterbreiten darf: Ich hätte nach „Schalltechnische Wirksamkeit der Variante V 07“ – – Dazu haben Sie ja einen Tagesordnungspunkt vorgesehen. Dann kommt der Punkt „Variante V 12“. In diesem Zusammenhang wäre aus meiner Sicht die Frage „§ 41 Absatz 2 BImSchG“ zu besprechen, also die Frage „Aktiver vor passiver Lärmschutz“ und auch die Frage nach der Verhältnismäßigkeit. Da würde ich das andocken.

Dann würde ich vielleicht noch einen extra Punkt „Sonstige Maßnahmen des aktiven Schallschutzes“ bilden. Dann hätten wir einen Sammelpunkt, bei dem man die ganzen möglichen angesprochenen Punkte noch einmal besprechen könnte. Das kann man dann gern entweder im Zusammenhang mit dem „BüG“ oder eben unter einem eigenen Punkt machen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

So machen wir es. Haben Sie es sich mitnotiert? Frau Grobs hat es, glaube ich, mitnotiert. Dagegen gibt es keine Einwände. Das machen wir so.

RA Frau Fridrich:

Danke schön.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Kein Problem.

(Zuruf: Ich habe einmal eine Bitte: Könnten Sie irgendwie dafür sorgen, dass die Lautsprecheranlage anders ist? Es ist wahnsinnig anstrengend, zuzuhören! Ich kann dem nicht richtig folgen, und ich vermute, das geht einigen anderen auch so! – Beifall)

– Ist es Ihnen zu leise?

(Herr Waldmann [BISS]: Nein! Die Übertragungsqualität ist einfach schlecht! Ich sitze Ihnen direkt gegenüber, aber auch ich kann – so will ich einmal sagen – 50 % dessen, was Sie von sich geben, nicht verstehen!)

– Hoffentlich sind es die richtigen 50 %. – Nein. Spaß beiseite. Wir schauen danach.

Jetzt machen wir einen weiteren Versuch. Ich sage jetzt einfach einmal irgendetwas und versuche, herauszubekommen, ob Sie mich jetzt akustisch besser verstehen.

(Beifall)

Ist es jetzt besser? – Dann ist es gut.

(Herr Waldmann [BISS]: Sie dürfen gern einen Schwank aus Ihrem Leben erzählen!)

– Anschließend.

Vielen Dank für den Hinweis. Er war gut, denn wir wollen ja nicht, dass alles hier akustisch untergeht. Insofern war es wunderbar, dass Sie sich hier zu Wort gemeldet haben und das dazu geführt hat, dass wir jetzt doch herausbekommen haben, dass es nicht ganz allein an mir und meiner unverständlichen Sprache liegt, sondern dass wir hier auch eine bessere Akustik hergestellt haben. Auch Ihnen vielen Dank, Herr Döhring.

Gibt es sonst noch Fragen zum Organisatorischen? – Weitere Fragen sehe und höre ich nicht.

Dann wäre ich, wenn ich es richtig sehe, bereits bei Punkt 3, bei der Erläuterung des Vorhabens, das zur Erörterung ansteht:

3. Erläuterung des Vorhabens

Da würde ich die Vertreter der Vorhabenträgerin bitten, noch einmal so kurz wie möglich, aber so ausführlich wie nötig das Vorhaben vorzustellen.

Herr Krumpietz (Vorhabenträgerin):

Mein Name ist Krumpietz. Herr Baßler hat mich eben schon vorgestellt.

(Zurufe: Lauter!)

– Bitte? Moment! Geht es jetzt besser? – Gut. Sehr schön. Vielen Dank.

Wir möchten Ihnen hier in einer kurzen Präsentation noch einmal die Grundlagen für den Planfeststellungsbeschluss vorstellen. Dazu haben wir eine kleine Präsentation vorbereitet.

(Präsentation „2015-06-29 – Schallschutz Hockenheim Anhörung“ –
Folie 1: Titel)

Thema ist heute: „Anhörungstermin Schallschutz Hockenheim“. Herr Maiwald hat es schon gesagt.

(Folie 2: Lage)

Wir haben hier einen kleinen Kartenausschnitt mit der Ortslage Hockenheim. Da ist zu sehen: Die beiden roten Linien stellen die beiden betreffenden Strecken dar, einmal die Strecke 4080 – das ist die linke Linie – und die Strecke 4020, die sich im Norden – das können wir hier sehen – kurz nach Beginn der Ortslage in die Viergleisigkeit bzw. in die Parallellage begibt.

(Folie 3: Situation/Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen)

Wie ist die Situation momentan? Die Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart wurde 1991 mit aktivem Schallschutz entsprechend dem damaligen Planfeststellungsbeschluss von 1981 fertiggestellt und ist seitdem in Betrieb. Zu diesem Zeitpunkt wurden bereits Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Im Einzelnen sind das: Die Bahntrasse wurde – entgegen der alten Lage der Rheintalbahn – von der Ortslage abgerückt. Gleichzeitig wurde die Trasse tiefergelegt. Sie befindet sich jetzt in einem Einschnitt. Die Bahntrasse ist entlang der ortszugewandten Seite, also der östlichen Seite der Rheintalbahn, über eine Strecke von ca. 3 km bereits mit Schallschutzwänden ausgerüstet.

Die sogenannte Schnellfahrstrecke, die SFS, also die Strecke 4080, ist noch einmal durch eine sogenannte Mittelwand, eine Schallschutzwand zu der Rheintalbahn, getrennt. Die Schallschutzwände sind insgesamt abgestuft bis zu einer Höhe von 5 m an der Rheintalbahn und bis zu 4,50 m an der Mittelwand zwischen der Rheintalbahn und der Schnellfahrstrecke.

Eine Besonderheit in diesem Bereich ist, dass im Bereich des Bahnhofsgebäudes bzw. des Bahnhofs Hockenheim keine – so sage ich einmal – klassischen Schallschutzwände aufgestellt wurden. Vielmehr befindet sich dort eine sogenannte Raumgitterwand mit einer Höhe von 4,60 m und einer Länge von ca. 130 m.

(Folie 4: Situation/Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen –
Planausschnitte 1 und 2)

Wir sehen hier noch einmal zwei Planausschnitte: einmal den nördlichen Bereich, einmal den südlichen Bereich. Man sieht hier: Die hellblaue Farbe ist die Strecke 4020. Das ist die eben genannte Schallschutzwand entlang der östlichen Seite der Rheintalbahn. Die

lilafarbene/türkisfarbene Linie stellt die Mittelwand zwischen der Rheintalbahn und der Schnellfahrstrecke dar.

(Folie 5: Situation/Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen – Schallschutzwände Rheintalbahn, Blick vom Gleis)

Hier haben wir noch einmal die momentane Situation der Schallschutzwände aufgenommen. Wir sehen oben, von links beginnend: Das ist ungefähr der Abschnitt an der Autobahnbrücke nördlich zu Beginn der Ortslage Hockenheim. Man kann hier sehen, dass die Schallschutzwände vom Beginn an ansteigen bis auf die Maximalhöhe der eben genannten 4,50 m. Wir sprechen hier über die östliche Wand an der Rheintalbahn, nicht über die Mittelwand.

In dem zweiten Abschnitt in der Mitte ist – das sage ich kurz zur Erklärung – ein weißer Abschnitt ungefähr in der Mitte des Bandes. Dort befindet sich die Raumgitterwand im Bereich des Bahnhofs Hockenheim.

Der untere Abschnitt ist dann das Auslaufen der Schallschutzwand in Richtung Süden.

(Folie 6: Situation/Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen – Akustische Wirkung)

Wir haben hier noch einmal, bezogen auf die Ortslage, die akustische Wirkung der im Zuge der Neubaustrecke ausgeführten Schallschutzmaßnahmen – eben der Schallschutzwände und des Abrückens der Bahnanlage mit gleichzeitiger Einschnittslage – dargestellt.

Es gibt einen Querschnitt Q 1 in Bahnkilometer 20,55. Das entspricht ungefähr der Dresdner Straße 4. Dort ist, summiert auf die genannten Maßnahmen, eine Gesamtwirkung gegenüber dem ursprünglichen Zustand von 19,8 dB(A) zu verzeichnen.

Wir haben kurz vor dem Bahnhof Hockenheim den Querschnitt Q 2 in Bahnkilometer 21,5. Das entspricht ungefähr der Kaiserstraße 2. Dort haben wir eine Wirkung von 15,6 dB(A) als Summe aus beiden Maßnahmen.

Dann haben wir noch den Querschnitt Q 3 in Kilometer 22,31. Das würde der Arndtstraße 67/1 entsprechen. Dort haben wir eine Wirkung von 15,3 dB(A) aus beiden Maßnahmen.

So stellt sich momentan der Zustand dar, von dem wir quasi ausgehen und auf dem wir dann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet haben.

Jetzt würde ich an meinen Kollegen Herrn Lohr übergeben, der zu den Planfeststellungsunterlagen bzw. zum Antrag weitere Informationen gibt.

Vielen Dank.

(Folie 7: Antrag auf Planfeststellung)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich darf Sie auch noch einmal begrüßen. Ich hoffe, Sie verstehen mich gut.

Vielleicht zunächst noch ein kurzer Abholer: Im Dezember 2005 wurde zwischen der Stadt Hockenheim und der DB Netz AG die Erstellung eines ergänzenden Gutachtens vereinbart. Ziel war zu dem damaligen Zeitpunkt eine Dimensionierung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen entsprechend der damals aktuellen Vorschriften und Rechtslage.

Dann hat sich eine relativ lange Zeit angeschlossen, in der das Gutachten über die weiterführende Abstimmung mehrfach angepasst wurde – zum einen, weil sich die Eingangsgrößen verändert haben, zum anderen, weil sich die Rechtsgrundlagen verändert haben. Die Vorschriften haben sich etwas verändert. Die Rechenansätze wurden verändert. Es kam das eine oder andere Urteil hinzu. Das heißt, wir haben in einem relativ langen Zeitraum die Gutachten angepasst, bis wir schließlich 2011 auf Basis der dann vorliegenden gutachterlichen Ergebnisse den Antrag auf Planfeststellung gestellt haben.

So weit nur der kurze Abholer.

(Folie 8: Antrag auf Planfeststellung – „Das zu Grunde liegende Gutachten berücksichtigt:“)

Das Hauptgutachten im Zuge der Planfeststellung berücksichtigt zum einen die gegenüber der Planfeststellung von 1981 eingeführte und heute noch geltende rechtliche Grundlage, so als würde die Strecke heute neu planfestgestellt. Das war die Ausgangslage. Das Gutachten berücksichtigt das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der aktuellen Fassung. Es berücksichtigt die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) in Verbindung mit der damals gültigen Schall 03, das heißt, die 16. BImSchV vor dem 1. Januar 2015. Es berücksichtigt die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts zum Kosten-Nutzen-Verhältnis aktiver Schallschutzmaßnahmen. Das ist ein wesentlicher Teil dessen, was wir heute wahrscheinlich auch noch besprechen werden. Des Weiteren berücksichtigt es noch die 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung, die sich auf passive Schallschutzmaßnahmen bezieht, und das Gutachten berücksichtigt ferner passive Schallschutzmaßnahmen, die bisher überhaupt nicht in der Diskussion waren, und zwar immer dann, wenn aktive Maßnahmen unverhältnismäßig sind.

So weit die Grundlagen.

(Folie 9: Antrag auf Planfeststellung – Kosten-Nutzen-Verhältnis der unters. Varianten)

Was haben wir in dem schalltechnischen Gutachten gemacht? Wir haben eine ganze Reihe von Schallschutzvarianten untersucht – zusätzliche Varianten zu dem, was heute schon

vorliegt. Wir sehen hier einen Abgleich der Kosten und der Nutzen aufgetragen, wobei man sagen muss: Die Kosten beziehen sich ausschließlich auf den aktiven Schallschutz. Der Nutzen wird nach den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts als „Kosten pro gelöstem Schutzfall“ definiert. Das ist die Definition des Bundesverwaltungsgerichts. Das heißt, wenn man mit einer bestimmten Maßnahme z. B. bei 1 000 Wohnungen den Grenzwert einhalten kann, bei denen die Grenzwerte vorher nicht eingehalten waren, dann muss man die Gesamtkosten der Maßnahme durch diese 1 000 gelösten Fälle teilen. So ermittelt man das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Sinne von Kosten pro Schutzfall. Das ist die Grundlage für unsere Variantenentscheidung.

Wir sehen hier auf der linken Seite die Variante, die den sogenannten Vollschutz beinhaltet. Vollschutz heißt: Schallschutz so, dass in sämtlichen Wohnungen in Hockenheim die Grenzwerte eingehalten werden. Diese Vollschutzvariante beinhaltet Maßnahmen, die technisch und tatsächlich unrealistisch sind. Aber sie ist die Ausgangsbasis für die weiteren Varianten, die untersucht wurden.

Dann hat man den Schallschutz schrittweise reduziert und immer geschaut, wie viele verbleibende Grenzwertüberschreitungen es noch gibt. Daraus ergibt sich die Kurve.

Zur Darstellung: Die grünen Dreiecke kennzeichnen Maßnahmen, bei denen das „BüG“ mit angesetzt wurde plus aktiver Schallschutz. Das Gelbe sind Schallschutzmaßnahmen ohne das „Besonders überwachte Gleis“.

Aus dem Ganzen wurde das wirtschaftliche Optimum ausgewählt. Es ergibt sich einfach vom Verhältnis her als geringste Kosten bei den meisten gelösten Schutzfällen. Das ist unsere Antragsvariante, die sogenannte Variante V 07. Zur Diskussion stand noch die Variante V 12, die in den Diskussionen letztendlich die Vorzugsvariante der Stadt Hockenheim war.

(Folie 10: Antrag auf Planfeststellung – Variante 7, Variante 12)

Basierend auf diesen schalltechnischen Untersuchungen haben wir diese beiden Varianten tiefer untersucht. Zum einen ist es die Variante V 07 als Ergebnis der Kosten-Nutzen-Abwägung und unsere Vorzugslösung. Das heißt, die Verbesserung der Schallsituation ergibt sich im Wesentlichen durch die Einführung des „Besonders überwachten Gleises“ und durch passive Schutzmaßnahmen an den Objekten, an denen die Grenzwerte nicht eingehalten werden können.

Die Variante V 12 stellt im Prinzip den Neubau von Schallschutzwänden mit einer Höhe von 8 m und die Einführung des „Besonders überwachten Gleises“ dar. Auch bei dieser Variante werden in erheblichem Umfang passive Schutzmaßnahmen erforderlich.

Was bedeutet das „Besonders überwachte Gleis“? Ein „Besonders überwachtetes Gleis“ beschreibt eine verbrieft Verpflichtung des Netzbetreibers durch die Planfeststellungsbehörde, dass halbjährlich Messungen am Gleis zum Zustand des Gleises

stattfinden. Sollte sich hieraus ergeben, dass die ungleiche Lauffläche zu einer Erhöhung des Lärms führt, dann muss das Gleis entweder unmittelbar oder im nächsten Turnus geschliffen werden. Das steckt letztendlich hinter dem „Besonders überwachten Gleis“.

(Folie 11: Antrag auf Planfeststellung – „Zusätzlich zu den bereits umgesetzten Schallschutzmaßnahmen ...“)

Was bedeutet das im Einzelnen? Zusätzlich zu den bisher umgesetzten Schallschutzmaßnahmen, die Herr Krumpietz Ihnen zuvor dargestellt hat, haben wir die Einführung des „Besonders überwachten Gleises“ auf allen Gleisen der Rheintalbahn außerhalb der Bahnsteige beantragt – außerhalb der Bahnsteige deswegen, weil man im Bereich der Bahnsteige mit dem „Besonders überwachten Gleis“ bestimmte Wirkungen nicht erreichen kann, weil der messtechnische Nachweis dort nicht gelingt und weil das Eisenbahn-Bundesamt die Festsetzung des „Besonders überwachten Gleises“ im Bereich des Bahnhofs mittlerweile nicht mehr mitträgt. Das ist auch sinnvoll, weil die Wirkung an dieser Stelle nicht nachgewiesen ist.

Was noch in der Variante V 07 enthalten ist, ist das Schließen einer Schalllücke, die sich durch die Raumgitterwand ergibt. Das Problem der Raumgitterwand ist, dass sie abgeschrägt ist. Das heißt, die Wirkung ihrer Abschirmkante ist sehr weit weg vom Gleis. Sie wirkt dadurch deutlich schlechter als die gleich hohen Wände links und rechts von dieser Raumgitterwand. Deswegen war unsere Überlegung, diese Raumgitterwand durch eine zusätzliche Erhöhung über eine relativ niedrige Schallschutzwand zu schließen.

Darüber hinaus sagt die Abwägung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz: Wenn mit aktiven Maßnahmen die Grenzwerte nicht eingehalten werden können, steht dem Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung zu, und zwar zur Umrüstung der Außenbauteile. Im Wesentlichen beschränkt sich das auf Schallschutzfenster über das vorhandene Maß hinaus, wenn erforderlich, und Schalldämmlüfter, damit man auch bei geschlossenem Fenster die Luftzirkulation gewährleisten kann.

Das sind die Inhalte der Planfeststellung.

Dann noch ein allgemeiner Ausblick: Sofern die Erteilung des Planrechts und der Eintritt der Rechtskraft bis Ende nächsten Jahres erfolgt, könnte die Realisierung 2018 umgesetzt werden.

(Folie 12: Schalltechnische Eingangsparameter: Zugzahlen)

Was sind die wesentlichen Eingangsparameter für das Schallgutachten? Wir haben zum einen die Prognose 2015 zugrunde gelegt, und zwar 2015 als Prognoseansatz des noch immer bestehenden Bundesverkehrswegeplans von 2003. Das ist der Ansatz für die Prognose.

Der Hintergrund ist, dass die Strecke 4020, das heißt die Rheintalbahn, der östliche Ast der beiden Bahnanlagen, mit den aktuell gefahrenen Zügen an der technischen Leistungsgrenze angekommen ist. Die technische Leistungsgrenze bei einer zweigleisigen Strecke im Mischbetrieb liegt in etwa bei 300 Zügen pro 24 Stunden. Wir haben im Augenblick aktuell ungefähr eine Belastung von 320 Zügen auf dieser Strecke zwischen Schwetzingen und Hockenheim. Südlich von Hockenheim wird es ein bisschen weniger, weil ein paar Züge auf die Schnellfahrstrecke ausweichen.

Die Prognose 2015 unterstellt in diesem Bereich bereits eine Leistungssteigerung von ungefähr 20 %, obwohl wir wissen, dass das aus heutiger Sicht nicht umsetzbar ist.

Es gibt seit 2010 eine neue Prognoseermittlung des Bundes, die sogenannten Prognosen 2025. Wir haben sie gezielt nicht angesetzt. Ich zeige Ihnen hinterher auch noch einmal die konkreten Zahlen. Wir haben sie deswegen nicht angesetzt, weil sie erstens eine weitere Steigerung der Gesamtzahlen gegenüber der Prognose 2015 unterstellt, die aber selbst nach den Gutachten des Bedarfsplans nicht leistbar ist. Das heißt, sie weisen an dieser Stelle einen Engpass im Streckennetz aus, sodass die prognostizierten Zahlen nach Auffassung der Gutachter ohne zusätzliche Maßnahmen an der Infrastruktur nicht gefahren werden können. Selbst die Gutachter sagen, diese Zahlen sind unrealistisch.

Das größere Problem ist darüber hinaus, dass sie davon ausgehen, dass sich die nächtlichen Zugfahrten auf der Rheintalbahn gegenüber der Prognose 2015 reduzieren.

Da haben wir gesagt, wir bleiben bei den Zahlen von 2015. Sie unterstellen schon eine Steigerung über das hinaus, was sowieso nicht fahrbar ist, und haben zusätzlich noch den „Charme“ – um es einmal so auszudrücken –, dass sie für den relevanten Nachtzeitraum mehr Züge aufweisen. Das ist auch realistischer – das muss man sagen –, denn man wird mehr Verkehre nachts fahren, um möglichst artrein fahren zu können und Güterzüge dann fahren zu lassen, wenn die Personenzüge nicht behindern.

So weit zu den theoretischen Hintergründen.

(Folie 13: Schalltechnische Eingangsparameter: Zugzahlen – Prognosen)

Wie sehen die Zahlen aus? Ich hoffe, Sie können sie einigermaßen lesen. Im Schallgutachten sind mehrere Zahlen hinterlegt. Letztendlich ist eine Zahl bzw. ein Block entscheidend – dieser wurde zugrunde gelegt –, nämlich der grüne Block in der Mitte, die Prognose 2015. Zusätzlich sind darin noch weitere Angaben enthalten: informativ die Prognoseansätze von 1976, die letztendlich der damaligen Planfeststellung zugrunde lagen, dann informativ der Istzustand von 2006, ferner die bereits erwähnten Hochrechnungen für 2025 aus dem Bundesverkehrswegeplan.

Wie man sieht, haben wir hier auch noch einen Ist-Fahrplan von 2011 unterstellt. Das heißt, wir liegen mit dem Prognoseansatz aus dem Bundesverkehrswegeplan mit 380 Zügen auf der Rheintalbahn deutlich über dem, was heute gefahren wird, und auch deutlich über dem, was ursprünglich in den Prognosen zur alten Neubaustrecke enthalten war. Wir liegen allerdings im Bereich zwischen Schwetzingen und Hockenheim deutlich unter dem, was für 2025 prognostiziert wurde.

Dann gebe ich auch noch einmal den Hinweis: Wir haben hier in allen Varianten, die wir untersucht haben, nachts die stärkste Belastung. Deswegen haben wir uns für diesen Block als die realistischste Annahme für ein mögliches Prognoseszenario entschieden. Das ist der Hintergrund dafür.

(Folie 14: „Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit“)

Ich glaube, das waren für den Eingang die wesentlichen Aspekte des Gutachtens und der Planfeststellung.

Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Krumpietz, Herr Lohr, zunächst einmal vielen Dank. – Gibt es zu diesen Ausführungen – noch nicht zum Inhaltlichen – noch Nachfragen, Verständnisfragen zum Bestand oder sonst etwas? Zu den inhaltlichen Fragen kommen wir ja dann ohnehin im Verlauf der Tagesordnung. Gibt es noch Verständnisfragen? – Ja.

(Herr Waldmann [BISS]: Darf ich die Frage stellen? Ja?)

– Da hinten hat sich schon jemand gemeldet.

(Herr Waldmann [BISS]: Ach so! Entschuldigung! – Zuruf: Mich würde einmal interessieren – –)

– Einen kleinen Moment. Hinten versucht jemand, zu sprechen. Ja.

Einwender 1 (Einwender):

Ich habe eine Frage zum Schallschutzgutachten. Wird da wirklich nur die Rheintalbahn in Betracht gezogen? Denn meines Erachtens macht auch die Schnellbahnstrecke hier einen nicht unerheblichen Lärm. Ich finde es in diesem Moment, ehrlich gesagt, ein bisschen unrealistisch, dass man nur einen Teil der Bahn nimmt und nicht beide Strecken.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Darauf antworte ich sogleich. Natürlich ist diese Frage berechtigt. – Nein, dieser Eindruck täuscht. Wir haben nicht nur die Rheintalbahn berücksichtigt, sondern auch die Schnellfahrstrecke.

(Präsentation „2015-06-29 – Schallschutz Hockenheim Anhörung“ –
Folie 4: Situation/Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen –
Planausschnitte 1 und 2)

Allerdings ist die Situation so – vielleicht kann man das an dieser Grafik ganz gut zeigen –: Wir haben den Charme, dass an der Rheintalbahn mit ihren zwei Gleisen die Mittelwand ist, die relativ nahe an den Gleisen liegt – und zwar durchgängig mit einer Ausnahme: Wir haben hier einen Überlappungsbereich, in den Weichen hineingehen, in dem wir die Wand zwar unterbrechen, wo aber die Lücke geschlossen wird. Wir haben den Charme, dass die Nähe dieser Mittelwand zur Schnellfahrstrecke bei ihrer fast durchgängigen Höhe von 4,50 m eine unheimlich hohe Wirkung hat.

Das Problem ist, dass wir auf der Rheintalbahn teilweise deutlicher abweichen müssen. Wir haben da ein breiteres Gleisfeld. Wir haben nicht durchgängig 5 m, sondern nur im zentralen Bereich. Das heißt, die Wirkung dieser Lärmschutzwand auf der Rheintalbahn ist deutlich schlechter als die Wirkung der Wand an der Schnellfahrstrecke. Das ist der eine Aspekt.

Der andere Aspekt ist, dass auf der Schnellfahrstrecke deutlich weniger Züge nachts fahren und deutlich weniger Güterzüge fahren.

Diese zwei Aspekte führen in der Summe dazu, dass die Schnellfahrstrecke im Verhältnis zur Rheintalbahn im Mittelungspegel, der hier maßgeblich ist, eine akustisch sehr geringe Wirkung hat. Aber berücksichtigt ist sie. Das ist gar kein Thema.

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Aber nach meiner Erfahrung ist es ganz anders. Da macht nachts die Schnellbahntrasse Probleme und nicht die Rheintalbahn. Ich gehe da rein pragmatisch heran. Mein Schlaf ist hauptsächlich durch schnell fahrende Züge in der Nacht gestört. Was da auf der Rheintalbahn passiert, das höre ich, ehrlich gesagt, in dem Moment wahrscheinlich gar nicht.

(Zuruf)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

XXXX Einwender 1, vielen Dank. – Herr Waldmann hatte sich noch mit einer Frage gemeldet.

Herr Waldmann (BISS):

Ich habe nur eine Frage zu dem vorletzten Bild – wenn Sie das vielleicht noch einmal kurz aufrufen könnten –, auf dem dargestellt ist, dass die Strecke eigentlich schon heute überlastet ist.

(Präsentation „2015-06-29 – Schallschutz Hockenheim Anhörung“ –
Folie 12: Schalltechnische Eingangsparameter: Zugzahlen)

Ich habe von Ihnen eigentlich noch keine Antwort gehört. Wir gehen ja davon aus, dass immer mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlegt werden soll. Das heißt, es wird mehr; es wird nicht weniger. Wir haben ja heute schon die Situation, dass die Strecke eigentlich teilweise überlastet ist. Wie wollen Sie dem denn letztendlich begegnen? Das ist doch eigentlich eine Frage, die in diesem Zusammenhang gestellt werden darf.

Ich gehe auch davon aus – wenn ich das noch anfügen darf –, dass die Zugsteuerung mit Sicherheit durch die Technik in Zukunft wahrscheinlich noch eine raschere Abfolge ermöglichen wird. Das heißt, dass die Abstände zwischen den einzelnen Zügen dann zeitlich wesentlich geringer sein werden. Dadurch wird ja auch die Belastung der Strecke viel höher. Und vielleicht werden dann auch die Züge noch länger als heute.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das ist letztendlich genau das, was hier unten steht. Hier steht, dass selbst die Gutachter, die diese Prognosen erstellt haben, zu dem Ergebnis kommen, dass man ohne weitere Infrastrukturmaßnahmen, z. B. Gleisausbau, mit den Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans diesen Engpass nicht lösen kann. Dazu müssen wir stehen. So, wie man im Augenblick auf dieser Strecke unterwegs ist, geht mehr als heute eigentlich nicht.

Das Problem ist nicht allein die Zugfolge, sondern das Problem ist der Mix aus schnellem und langsamem Verkehr. Da nutzt es Ihnen nichts, wenn Sie technisch in der Lage sind, schneller aufeinander zu fahren, sondern Sie bringen es auf der Strecke einfach nicht unter. Das heißt, über das hinaus – – Statt 320 haben wir schon 380 Züge angesetzt. Ich meine, das ist schon Wahnsinn. Aber das ist ohne weitere Maßnahmen eigentlich nicht fahrbar.

Sollte es irgendwie ein sechstes Gleis irgendwo entlang geben – keine Ahnung; über Speyer oder sonst wo, weit weg, entlang der Autobahn; ich habe keine Ahnung, was für Überlegungen es da gibt –, dann gibt es ein neues Planfeststellungsverfahren. Selbst wenn man hier ein sechstes Gleis hineinlegte, müsste man eine neue Planfeststellung machen. Dann werden die Karten neu gemischt. Mit der jetzigen Infrastruktur kann man hier nicht mehr Züge fahren lassen.

Herr Waldmann (BISS):

Herr Lohr, das haben wir alle mit Sicherheit verstanden. Aber wenn Sie sagen, sie könnten das im Augenblick eigentlich noch gar nicht richtig abschätzen: Die Planungen der Bahn gehen doch nicht über fünf oder zehn Jahre. Sie planen doch mit Sicherheit weiter. Wenn weitere Gleise notwendig sind – das sagen Sie ja auch, für uns alle nachvollziehbar –, dann gehe ich doch davon aus, dass man sich heute doch mindestens schon Gedanken darüber macht, wohin man dieses Gleis dann eigentlich legen will. Es kann doch gar nicht anders sein.

Ich denke, dass diese Frage wahrscheinlich nicht nur mich allein, sondern vielleicht auch noch ein paar andere hier im Raum berührt.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich denke, wir sind da fast schon ein bisschen im inhaltlichen Bereich. Es ging mir jetzt nur einmal um Verständnisfragen zu dem Sachverhalt, zum Bestand usw., zu dem, was gerade vorgetragen wurde. Ich denke, dass wir diese Punkte jetzt insofern auch angesprochen haben. Wie gesagt: Zum Inhaltlichen kommen wir ja ohnehin noch einmal intensiv zurück. Da werden wir das alles sicher auch noch einmal ansprechen.

Herr Gotthardt (BISS):

Ich möchte ganz kurz erklären – –

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Entschuldigung, Herr Gotthardt. Da war noch eine Frage.

XXXX Einwender 2 (Betroffener):

Mein Name ist Einwender 2. Ich komme hier aus Hockenheim. Ich habe noch eine Frage zum Grundsätzlichen, denn mir erscheint es so – auch aufgrund dessen, was mein Vorredner gesagt hat –, als ob diese Schnellbahnstrecke hier gar nicht richtig berücksichtigt ist. Wenn ich bei uns in der XXXX auf der Terrasse sitze, dann messe ich 60 dB(A) beim Durchfahren eines Schnellzugs. Das ist natürlich ganz besonders unangenehm, weil man erst eine gewisse Zeit lang Stille hat, und dann geht es hoch auf 60 dB(A). Das ist in einem Bereich, für den hier ganz andere Zahlenwerte angegeben werden. Insofern: Wenn da lange gemittelt wird über den gesamten Zeitraum, dann bekommt man natürlich von den Zahlen her einen Eindruck, der überhaupt nicht mit dem gefühlten Lärm übereinstimmt.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

XXXX Einwender 2, vielen Dank. – Ich würde trotzdem vorschlagen, dass wir diese Punkte – – Wir haben jetzt gesehen: Es ging um die Vorstellung des Vorhabens, das die

Vorhabenträgerin vorhat. Ob das aus der Sicht des einen oder anderen ausreichend oder zutreffend ist, darüber sollten wir uns dann in den inhaltlichen Punkten unterhalten. Da werden wir sicher auf diese Frage zurückkommen, XXXX Einwender 2.

Ich denke, zu dem Vorhaben, das jetzt von der DB vorgestellt wurde – natürlich sind da schon bestimmte Wertungen abgegeben worden, über die wir zu diskutieren haben –, das geplant ist, ist verständlich vorgetragen worden, was tatsächlich geplant ist. Ob das zutreffend, ausreichend usw. ist, darüber diskutieren wir ja dann inhaltlich. Insofern würde ich einfach sagen: Das Vorhaben als solches, das jetzt geplant ist, hat die Vorhabenträgerin nun vorgestellt. Ich würde dann gern später bei den einzelnen Fragen in diese inhaltliche Diskussion einsteigen.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Vielleicht darf ich gerade, Herr Maiwald, noch zwei abschließende Worte sagen, weil sich durch die Diskussion, glaube ich, ein bisschen die Wahrnehmung dessen, was Inhalt des Vorhabens ist, zu verwischen begonnen hat.

Wir haben zum einen einen Antrag auf Planrecht eingereicht, der sich nur auf den derzeitigen Bestand der Infrastruktur beschränkt. Wir haben keine Überlegungen für einen Zuwachs von Verkehren über zusätzliche Infrastruktur aufgenommen. Das ist Thema des Bundesverkehrswegeplans und nicht Gegenstand des heutigen Verfahrens. Wenngleich das für Sie, Herr Waldmann, eine spannende Frage ist, ist das aber nicht Gegenstand unserer Betrachtung heute.

Wir haben zum anderen eine objektive Methode auf Basis der Schall 03 und der 16. BImSchV verwendet, um ein Schallgutachten zu erstellen. Es ist klar, dass ein Schallgutachten, das über eine Rechenmethode erstellt wird, nie dem subjektiven Eindruck gerecht wird, den der eine oder andere Anwohner hat, weil jeder Züge anders wahrnimmt. Der eine sagt: „Die schnellen Züge stören mich.“ Der andere sagt: „Mich stören die Güterzüge.“ Dem einen sind die Züge tagsüber nicht recht. Der andere sagt: „Ich will nachts schlafen.“ Aber wir, die DB Netz AG, müssen nach dem Gleichheitsgrundsatz überall in der Republik gleiche Grundlagen anwenden. Dafür gibt es die Rechenmethoden, die diesem Verfahren zugrunde gelegt sind.

Der dritte, abschließende Punkt betrifft die Diskussion über die Zugzahlen. Damit wollten wir darstellen, dass wir in der relevanten Teilmenge der Züge, die in unterschiedlichen Prognosezahlen enthalten sind, die nächtlichen Züge auf der Rheintalbahn als diejenigen identifiziert haben, die die höchste Betroffenheit hervorrufen. Wir haben dann in der Abwägung, ob wir die Prognosezahlen für 2015 oder für 2025 nehmen, die uns zum damaligen Zeitpunkt zur Verfügung standen, die Zahlen für 2015 gewählt, weil da die Anzahl der Züge mit der maximalen Betroffenheit den höchsten Wert hatte. Er ist aus unserer Sicht unrealistisch. Aber damit haben wir auch die Anzahl der durch aktive Schutzmaßnahmen

gelösten Fälle für die Variante V 07, die Gegenstand unseres Antrags ist, auf ein Maximum erhöht.

Danke, Herr Maiwald.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Dann, denke ich, ist die Vorstellung des Vorhabens abgeschlossen.

Dann kommen wir, etwas abweichend von der Tagesordnung, die Ihnen ausgelegt worden ist, sozusagen noch zu einem „Zwischentagesordnungspunkt“, weil die Anhörungsbehörde im Vorfeld von zwei Seiten gebeten wurde, dass ein kurzes Eingangsstatement abgegeben werden kann, und zwar einerseits von der Stadt Hockenheim, von Herrn Oberbürgermeister Gummer, und andererseits von der BürgerInitiative Stille Schiene, für die Herr Gotthardt und Herr Sommer ein kurzes Statement abgeben wollten.

Dem wollen wir gern Rechnung tragen und geben jetzt zunächst Gelegenheit für ein Statement seitens der Stadt, Herr Oberbürgermeister, und dann seitens der BISS.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Ich denke, es liegt in der Natur der Sache, dass die Stadt Hockenheim hier zu diesen Ausführungen natürlich erheblichen Diskussionsbedarf sieht. Ungeachtet dessen will ich noch einmal ganz kurz darauf zurückkommen, Ihnen zu danken, dass Sie diesen Erörterungstermin ermöglicht haben. Ich denke, den Beweis dafür, dass diese Transparenz auf fruchtbaren Boden gefallen ist, zeigt die Anwesenheit doch zahlreicher Betroffener, und das an einem Werk- und Arbeitstag. Das sollte man dabei auch mit berücksichtigen.

Im Rahmen meines – ich gebe zu: schon länger zurückliegenden – Studiums war die Bedeutung öffentlich-rechtlicher Vereinbarungen, erst recht im Rahmen von Planfeststellungen, immer als bedeutsam und für alle Beteiligten bindend hervorgehoben worden. Dies hat sich auch im Laufe der Zeit wohl nicht verändert. Deshalb habe ich ein Problem damit, dass der 1981 getroffene Planfeststellungsbeschluss und die 1982 getroffene Vereinbarung bis dato noch nicht umgesetzt sind. Dabei wissen alle, die beteiligt sind – auch die Vorhabenträgerin –, dass die vereinbarten Werte ebenso wenig eingehalten werden wie die Werte nach dem Bundes-Immissionsschutzrecht. Das eigentlich Erschreckende dabei ist, dass in all diesen Jahren im Grunde nichts passiert ist außer hin und wieder mal das Schleifen von Schienen.

(Beifall)

Damit stellt sich für mich als Vertreter der Stadt Hockenheim die Frage, inwieweit die Verlässlichkeit des Vertragspartners – egal, welche Variante dann am Ende ausgewählt werden würde – gegeben wäre.

Ich habe mir notiert, dass die ganzen Untätigkeiten über all die Jahre – wir reden ja über die Zeit von 1981 bis 2003 – dann am Ende „im negativen Sinn gekrönt“ – ich habe einmal diese Formulierung gewählt – darin gegipfelt sind, dass die DB – ich sage es einmal ganz allgemein – die Einrede der Verjährung geltend gemacht hat. Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen. Ergänzend dazu hat sie noch den Wegfall der Geschäftsgrundlage reklamiert. Da brauchte oder musste man sich nicht zu verwundern, dass die Stadt Hockenheim im Jahr 2004 den Rechtsweg beschritten hat, um ihr verbrieftes Recht im öffentlichen Rechtsraum umzusetzen – auch in dem Bewusstsein, dass die vereinbarten Messwerte nicht eingehalten waren.

Sicherlich kommen die Inhalte im Laufe des Tages noch in die inhaltliche Diskussion, die Sie ja im Weiteren anstreben. Aber ich muss sagen: Das Verwaltungsgericht, das sich um einen Lösungsansatz bemüht hat, hat im Jahr 2005 getagt. Jetzt sind schon wieder fast zehn Jahre vergangen, und noch immer ist nichts geschehen.

Wir hatten – das hat Herr Baßler auch ausgeführt – zahlreiche Versprechungen von Vertretern der Bahn in teils unterschiedlicher Besetzung. Es gab viele Variantenuntersuchungen. Ich muss aber jetzt ernüchert feststellen, dass das Ganze am Ende nicht zielführend war. Mit dem Vorschlag, der jetzt zur Diskussion steht, können und wollen wir sicherlich nicht leben.

Ich verstehe auch nicht, dass Sie trotz der Ausführungen – oder vielleicht gerade deshalb – die Variante V 07 planfeststellen lassen. Das ist für mich nicht nachvollziehbar, und zwar deshalb nicht, weil die Wirksamkeit der Maßnahme unter 3 dB(A) angesiedelt ist. Auch die Vertreter der Bahn haben ja immer wieder zum Ausdruck gebracht: Maßnahmen entfalten erst dann Wirkungen, wenn sie über 3 dB(A) angesiedelt sind.

Sie, Herr Baßler, haben zum Ausdruck gebracht: Sie reden nur über das, was aktuell ist. Wobei die aktuelle Betrachtung auch weiterer Diskussionen bedarf. Da haben wir, denke ich, durchaus unterschiedliche Einschätzungen. Aber es bleiben zu erwartende Veränderungen außen vor, die auch durch Staatsverträge abgesichert sind. Damit meine ich ganz klar die Transversale. Deshalb beziehe ich mich in den nächsten paar Sätzen auch auf Ausführungen des Herrn Staatssekretärs Ferlemann, der am 12. März beim ICE-Forum in Mannheim war. Dort war ich als Mitglied des Planungsausschusses auch anwesend. Er hat den Streckenabschnitt Mannheim–Graben-Neudorf rot gekennzeichnet und als „jetzt schon überlastet“ bezeichnet.

Wir alle wissen zwar, dass Verlagerungen auf Schiffe und Ähnliches angestrebt werden sollen, aber wir wissen auch, dass eine Verdopplung der Menge von Transportgütern erfolgen soll. Es gibt zwei Haupttrassen, und an einer dieser Haupttrassen liegt die Stadt Hockenheim, genauso wie Schwetzingen, Oftersheim und auch Neulußheim, um das nicht zu vergessen. Es sind also auch mehrere Kommunen davon tangiert.

Es wird eine steigende Tendenz prognostiziert. Schon heute sollen Kapazitätsprobleme bestehen. Deshalb erschließt sich mir eine solche Maßnahme, die keine Wirkung entfaltet, wenn mit weiterem, zusätzlichem Verkehr zu rechnen ist, absolut nicht. Aber ich denke, Herr Hahn von Regio Consult wird dazu dann auch noch einiges sagen.

In seinen Ausführungen hat der Staatssekretär zum Ausdruck gebracht: „Es bestehen Engpässe. Die Trassenkapazität ist nicht ausreichend. Aber wir denken über Verdichtung und Taktung nach, wollen das dann aber mit einer Entlastung der Anwohner in Einklang bringen.“ Dies erscheint mir überhaupt nicht logisch.

Den Planfall V 13 – ich glaube, dieser war es – habe ich damals ins Gespräch gebracht als sogenannte Einhausung. Ob das als Schale oder als Tunnel ausgeführt wird, war mir eigentlich ziemlich egal. Es sollte aber eine technische Vorrichtung sein, um zu erreichen, dass unsere Anwohnerinnen und Anwohner nicht weiter durch den Zugverkehr beeinträchtigt werden. Dieser Planfall wurde ja erst – ich sage es einmal so – ein Stück weit widerwillig gerechnet, weil die Einschätzung von vornherein war: Das ist ja viel zu teuer – ohne dass irgendwelche Zahlen vorlagen und ohne dass eine Nutzwertanalyse vorgelegen hätte.

Ich sehe insbesondere aufgrund der staatsvertraglichen Verpflichtung ein großes Drohpotenzial auf uns zukommen. Deshalb sind meines Erachtens Maßnahmen erforderlich, die über 3 dB(A) liegen. Diese Voraussetzung erfüllt die Variante V 07 ganz einfach nicht. Deshalb ist sie auch nicht vertretbar, und auch deshalb nicht, weil sie dem gesetzten Anspruch der Entlastung der Anwohner in keinster Weise entspricht.

Noch ein Hinweis darauf, was bei der Präsentation zum Ausdruck kam, nämlich „Wunschvariante“ V 12. Herr Lohr, das ist keine Wunschvariante. Das ist das Minimum, das absolute Minimum, das mitzugehen wir bereit wären. Das war auch immer wieder die Kernaussage.

(Beifall)

Wir wünschen uns diese Variante nicht, würden uns aber, wie gesagt, als Minimum damit zufriedengeben.

Ungeachtet der technischen Möglichkeiten, die beispielsweise Herr Waldmann angesprochen hatte, gibt es aber auch andere Möglichkeiten, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen; denn die Geschwindigkeit trägt auch mit zur Verlärmung bei. Da gibt es Größenordnungen, die durchaus zu Entlastungen von über 3 dB(A) führen würden. Das ist eine Expertenmeinung, die ich einfach einmal ungefiltert so wiedergebe.

Was mir Sorge bereitet, ist die Aussage des Staatssekretärs im Zusammenhang mit Verdichtung und Taktung. Dann können wir nämlich davon ausgehen, dass eine weitere Belastung erfolgt.

Ich habe mir als Fazit eigentlich zurechtgelegt, dass die in dem Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Werte ohnehin nicht eingehalten werden. Auch die Variante V 07 erreicht diese Werte nicht. Sie bewirkt keine wesentliche Veränderung. Deshalb ist sie aus Sicht der Stadt Hockenheim auch zu verwerfen.

Maßnahmen – das habe ich auch schon angedeutet – sind dann wahrnehmbar und vertretbar, wenn sie über 3 dB(A) liegen. Wir würden deshalb auch die Variante V 12, denke ich, als Minimallösung mittragen, weil sie über 3 dB(A) liegt. Auch aus diesem Grund ist die Variante V 07 zu verwerfen.

Es gibt das Thema Schienenbonus. Das kam noch gar nicht zum Ausdruck. Ihn gibt es seit 1990. 1981 wurde der öffentlich-rechtliche Vertrag geschlossen. Bisher wurde der Schienenbonus in der Lärmschutzmaßnahme nicht entsprechend berücksichtigt. Auch deshalb ist die Variante V 07 keine Verbesserung.

Dem Gutachten liegt ja der Planungshorizont 2015 zugrunde. Wir sind in der Realität angekommen: Wir schreiben das Jahr 2015. Wir haben festgestellt: Die Strecke ist angeblich überlastet. Wir kennen die Lärmbeeinträchtigung. Sie liegt wesentlich über den Werten all dessen, was vertraglich vereinbart oder vorgegeben ist.

Eine Themenstellung, die wir im Verlauf der Diskussionen mit der Vorhabenträgerin hatten, war auch die Verlagerung von Zugverkehren auf die Schnellbahntrasse bzw. die Neubaustrecke – je nachdem, wie man es bezeichnet. Dazu war die Bahn nicht bereit, weil wir damit auch Zugoberzahlen in Verbindung bringen wollten, um damit auch die Beeinträchtigung in Grenzen zu halten. Die Variante V 07 erfüllt das alles nicht.

Was mich am meisten – ich sage es einmal so – fast schon ärgert, ist, dass man die Augen vor einer Zukunft verschließt, die gewiss ist. Gewiss ist, dass die Transversale kommen wird. Damit ist ebenso gewiss, dass weitere Belastungen auf eine bereits überlastete Strecke zukommen sollen. Ich denke nicht, dass unsere Bürgerinnen und Bürger dies ausbaden sollen oder müssen.

Deshalb abschließend nochmals die Einschätzung: Die Variante V 12 stellt aus unserer Sicht das absolute Minimum dar. Es ist nicht unsere Wunschvariante. Ich denke, dass wir bei der inhaltlichen Diskussion zu all diesen Punkten, die ich jetzt nur angerissen habe, kommen werden, zumal wir aus unterschiedlichen Gesichtspunkten – einmal die juristische Sichtweise und dann auch die technische Sichtweise – auch erheblichen Nachfragebedarf zu der Präsentation haben.

Das zunächst einmal als Statement. Vielen Dank.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Vielen Dank, Herr Oberbürgermeister. Ich denke, damit ist ein langer Zeitraum zusammengefasst worden. Danke für das Statement.

(Zuruf des Herrn Lohr [Vorhabenträgerin])

– Also gut.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich möchte die etwas flapsige Darstellung der Variante V 12 mit dem Begriff „Wunschvariante der Stadt“ natürlich zurücknehmen. Es entspricht tatsächlich dem, was Sie, Herr Gummer, gesagt haben. Von „Wunschvariante“ kann hier nicht die Rede sein.

(RA Frau Fridrich: Können wir dazu vonseiten der Stadt Nachfragen stellen oder eher nicht? Sollen wir später Nachfragen stellen? Wie wollen Sie das handhaben?)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich denke, jetzt sollte das Statement von der Bürgerinitiative kommen.

Herr Sommer (BISS):

Kann man mich verstehen? – Gut.

Ich möchte Sie alle auch noch einmal recht herzlich begrüßen. Mein Name ist Konrad Sommer. Ich bin Mitglied der BürgerInitiative Stille Schiene Hockenheim e. V. und möchte mich erstens für die Möglichkeit bedanken, dass diese Anhörung stattfindet, und zweitens dafür, dass wir, obwohl wir keine anerkannte Vereinigung sind, hier dennoch als Bürgerinitiative auch Rederecht genießen. Danke dafür.

BISS ist – das mag den einen oder anderen überraschen – durchaus und sehr für die Verlagerung von Gütertransporten auf die Bahn. Allerdings sollte diese Bahn dafür auch einige Anforderungen erfüllen, die bis heute nicht erfüllt sind und die der Bonner Oberbürgermeister Jürgen Nimptsch im April 2013 wie folgt sehr geschickt zusammengefasst hat:

Es kann nicht sein, dass wir weiterhin mit einer technischen Infrastruktur des 19. Jahrhunderts und mit rollendem Material aus der Mitte des 20. Jahrhunderts den Güterverkehr des 21. Jahrhunderts zu bewegen versuchen.

Das trifft im Kern durchaus auch die Situation, über die wir heute hier in Hockenheim reden. Wir haben es bei der Bahn leider Gottes mit einer relativ schwachen Infrastruktur zu tun.

Deswegen müssen wir über so viele aktive und am Ende des Tages auch passive Lärmschutzmaßnahmen diskutieren.

In der Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Hockenheim war festgelegt worden, dass die Bundesbahn einen Mittelungspegel bei Tag und bei Nacht von 50 dB(A) sowie einen Maximalpegel von 65 dB(A) entlang der bestehenden und geplanten Hockenheimer Wohngebiete garantiert. Wir haben mit eigenen Messungen, auf die wir später noch zu sprechen kommen werden, festgestellt, dass insbesondere die Maximalpegel von 65 dB(A) heute bei Weitem nicht eingehalten werden.

Im Hinblick auf die Erfüllung dieser für die Bahn sicherlich kritischen Vertragspassagen ist in den letzten 35 Jahren leider nichts passiert. Insgesamt sind in Hockenheim heute rund 4 200 Wohneinheiten mit geschätzt ca. 9 000 Bewohnern direkt vom Bahnlärm betroffen. Die Betroffenen können ihre Gärten, Balkone und Terrassen nicht mehr frei und unter Maßgabe der eigenen Entscheidung nutzen. Sie müssen die Fenster nachts geschlossen halten. Das großzügige Angebot mit Lärmschutzfenstern und -lüftern, deren Unterhalt der Betroffene dann auch noch selbst bezahlen darf – das hieße, eine Art goldenes Gitter vor die Fenster zu bauen –, ändert nichts daran, dass wir hier von der Bahn in Gefangenschaft genommen werden. Dagegen wehren wir uns.

Hockenheim liegt tatsächlich an einer der Hauptschlagadern des europäischen Bahnverkehrs. Wir hatten das Thema Transversale Rotterdam–Genua bereits angesprochen. Aufgrund der massiven Bahnverkehrszunahme der letzten zehn, 15 Jahre kommt es zu vermehrten gesundheitlichen Problemen bei den betroffenen Anliegern. Glaubt man der auf Bahnlärm bezogenen Hochrechnung des Bremer Epidemiologen Professor Dr. Greiser, so werden bis 2021 allein in Hockenheim 85 Menschenleben aufgrund der Bahnlärmbelastung vorzeitig beendet worden sein. Die Zahl der bahnlärmbedingten Erkrankungsfälle liegt laut Professor Greiser im Stadtgebiet Hockenheim im mittleren dreistelligen Bereich. Wir reden hier über Gesundheitskosten im zweistelligen Millionenbereich, die die Allgemeinheit zu tragen hat.

Ebenso stellen wir fest, dass die Stadt beginnt, einen dramatischen Verfall von Immobilien- und Infrastrukturwerten zu verzeichnen. Bahnnahe Immobilien sind bereits heute nicht mehr zu fairen Preisen vermarktbar. In mehreren konkreten Fällen der jüngeren Vergangenheit waren erforderliche Nachlässe von ca. 20 % auf gutachterlich festgestellte Verkehrswerte anzusetzen, um überhaupt verkaufen zu können.

Ich hatte bereits angesprochen, dass wir eigene Messungen durchgeführt haben, auf die mein Kollege Dr. Aufsattler später noch näher eingehen wird. Wir messen regelmäßige Maximalpegel von mehr als 70 dB(A). Es war beeindruckend, zu erkennen, wie schön man sich mit digitalen Rechenmodellen die Welt malen kann. Das hat mit der empfundenen Realität der Betroffenen, zumindest hier in Hockenheim, aber auch andernorts, nichts zu tun: bis zu 158 Grenzwertüberschreitungen je Nacht und eine Gesamtdauer der gemessenen

Grenzwertüberschreitungen von einer knappen Stunde pro Nacht. Das bedeutet, in der Zeit zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens stehen viele, viele betroffene Hockenheimerinnen und Hockenheimer eine Stunde senkrecht im Bett. Das hat mit Tiefschlaf nichts mehr zu tun.

Dabei sollten wir nicht vergessen, dass das dicke Ende noch vor uns liegt. Wenn der Gotthardtunnel in der Schweiz, die Gleiserweiterung in Südbaden und der Streckenneubau zwischen Frankfurt und Mannheim erst einmal fertiggestellt sind, dann wird diese Transversale Rotterdam–Genua zu einer Bahnrennstrecke. Und mit Rennstrecken kennen wir uns ein bisschen aus. In der Position mit Hockenheim als Schikane mitten auf der Strecke fühlen wir uns unwohl. An Schikanen wird es immer etwas lauter als im sonstigen Bereich der Rennstrecke. Das wird auch hier der Fall sein.

Was auch immer wir uns heute in die Hand versprechen – dass hier nie mehr als 320 Züge pro Tag fahren werden –, glaube ich nicht. Es ist durchaus absehbar, dass an Taktveränderungen von drei auf zwei Minuten gearbeitet wird. Natürlich hat man festgestellt, dass in Australien über 2 km lange Züge fahren. Das weckt Begehrlichkeiten, um vielleicht aus den 800 m Maximallänge eines Güterzugs hier in Deutschland herauszukommen. Wenn ich das mische, dann wird auch die jetzige Infrastruktur noch erheblich mehr Tonnage im Nachtverkehr vertragen.

Knapp 700 Hockenheimer Bürgerinnen und Bürger formulierten individuelle Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren. Allein die Tatsache, dass auf die genannten 700 Einwendungen betroffener Hockenheimer Bürgerinnen und Bürger erst am 22. Mai 2015 eine Reaktion dergestalt erfolgte, dass man eine ziemlich lapidare Stellungnahme der Bahn auf der Website des Regierungspräsidiums Karlsruhe veröffentlichte, macht sehr deutlich, dass die Betroffenheit der Einwender allen aktuellen Forderungen nach stärkerer Bürgerbeteiligung zum Trotz in diesem Verfahren bisher nicht besonders ernst genommen wird.

(Beifall)

Sehr geehrte Herren von der Bahn, gestützt auf den bestehenden Vertrag aus dem Jahr 1976 und den Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1981 fordern wir Sie auf, die gesetzlichen Vorgaben auch in Hockenheim wie bei einem Neubau des Typs „Baden 21“ umzusetzen. Herr Baßler, mir hat es sehr, sehr gut gefallen, dass Sie mir eine Steilvorlage geliefert haben, als Sie sagten: „Wir sind verpflichtet, alle gleichzubehandeln.“ Dann machen Sie das mal!

(Beifall)

Ich darf kurz auf eine Vereinbarung zu sprechen kommen, die letzten Freitag getroffen wurde. Sie betrifft das Projekt „Baden 21“. Ich zitiere aus den Konsequenzen dieser Entscheidung:

So übernimmt der Bund allein die Mehrkosten in Höhe von knapp 1,2 Milliarden € für den Bau des Güterzugtunnels unter Offenburg hindurch. Die baulichen Mehrkosten von 479 Millionen € für den Bau der autobahnparallelen Trasse tragen Bund und Land jeweils zur Hälfte.

Ich hatte vor zwei Jahren das Vergnügen, Herrn Dr. Diehl, der die Bürgerinitiativen dort im Südbadischen koordiniert, einmal zu fragen: „Wie viel Geld habt ihr die Bahn bisher gekostet?“ Er sagte: „Na ja, wir stehen so bei 900 Millionen €.“ Nach der Vereinbarung von Freitag dürfte er seine Fangprämie auf 2,5 Milliarden € verbessert haben. Wir reden hier in Hockenheim über lausige 9 Millionen €, und wir haben bereits einen Vertrag mit Ihnen. Einen solchen hatten die Südbadener gar nicht.

(Beifall)

Ich wäre auch sehr dankbar, meine Herren, wenn Sie die Hockenheimer Stadtverwaltung nicht länger dazu auffordern würden, dieses Geld zu beschaffen. Die Vereinbarungen von 1976 und 1981 haben Sie unterschrieben und anschließend nicht erfüllt. Wenn es jetzt zusätzlicher Mittel bedarf, um Ihrerseits einen vertragskonformen Zustand herzustellen, dann sollten Sie bei Bundes- und Landesregierungen anklopfen und um die entsprechenden Almosen bitten. Sie wissen ja seit Freitag, wie das geht.

Für den Moment danke ich Ihnen. Ich möchte nochmals klarstellen, dass wir hier nicht daran interessiert sind, irgendetwas zu boykottieren; im Gegenteil. Auch die Bürgerinitiative ist sehr an einer Lösung interessiert. Aber eine nutzlose Variante V 07 – wie der Herr Oberbürgermeister bereits ausgeführt hat –, die mit 2 dB(A) niemandes Ohr erreicht, können Sie behalten.

Danke schön.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich denke, dem Anliegen der Statements ist Rechnung getragen, sodass ich vorschlagen würde, dass wir dann – –

(Zuruf der RA Frau Fridrich)

– Aber selbstverständlich darf man noch Fragen stellen, Frau Fridrich.

RA Frau Fridrich:

Das ist jetzt natürlich ein bisschen lapidar. Nach den beiden Reden traut man sich kaum noch, zu fragen. Aber ich habe noch Verständnisfragen bzw. einfach Nachfragen zur Klarheit.

Das eine betrifft Herrn Krumpietz. Sie hatten ganz am Anfang eine Folie zu den Lärminderungen gezeigt. Nur zur Klarstellung: Das ist der Vergleich der Situation vor dem Planfeststellungsbeschluss 1981, also des ursprüngliche Zustands mit der Rheintalbahn, mit dem, was durch den PFB von 1981 quasi verändert wurde – damit wir hier nichts vermengen. Ich sage mal, 19,8 dB(A) hört erst einmal nach sehr viel an. Aber das sind die Zahlen zur Situation nach dem Bau der Neubaustrecke plus der Verlegung der Rheintalbahn.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Um keinen falschen Eindruck zu erwecken: Was wir hier gemacht haben, ist, die akustische Wirkung der Maßnahmen zu beschreiben. Das heißt, die Abrückung führt zu einer Reduzierung.

(Präsentation „2015-06-29 – Schallschutz Hockenheim Anhörung“ –
Folie 6: Situation/Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen)

Nehmen wir den Querschnitt 1. In diesem Bereich wurde die Trasse von hier nach da gelegt. Diese Abrückung der Trasse und die Tieferlegung bringen eine Reduzierung um 12,6 dB(A), unabhängig davon, was darauf liegt – beim Ansatz des gleichen Betriebskonzepts, der gleichen Ausgangsbelastung, rein die technische Maßnahme. Zusätzlich bringen die Schallschutzwände eine Reduzierung um 7 dB(A) – auch bei gleichem Ausgangspunkt. Das heißt, wir berücksichtigen ausschließlich die alte Trasse gegenüber der neuen, sonst nichts – nicht den damaligen Zustand oder das damalige Betriebskonzept. Das heißt, Veränderungen im Zugverkehr oder so etwas sind da nicht eingegangen, sondern die Betrachtung ist rein geometrisch. Verstanden?

RA Frau Fridrich:

Das hatte ich eigentlich so gemeint. Dann habe ich mich falsch ausgedrückt, oder bei Ihnen ist es nicht richtig angekommen.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Dann habe ich es falsch verstanden. Entschuldigung.

RA Frau Fridrich:

Es ist ja immer die Frage: Mit was vergleiche ich es? Vergleiche ich den Bauzustand X mit dem Bauzustand Y? Genau in diese Richtung zielte meine Frage, weil das ein bisschen missverständlich war.

Dann habe ich noch eine Nachfrage zu dem Thema „Wirksamkeit V 07“. Sie hatten die Folie zu den jeweiligen dB(A)-Minderungen leider nicht in Ihrer Präsentation, sondern nur die zu dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. In den Antragsunterlagen war die V 07 mit einer Wirksamkeit von minus 2 dB(A) drin. Ist das richtig?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Die mittlere Wirksamkeit ist tatsächlich in dieser Größenordnung. Aber wir können die Folie gern noch für einen späteren Zeitpunkt vorbereiten. Wir haben das Gutachten da.

Herr Hahn (Stadt Hockenheim):

Eine Nachfrage zu den Zahlen der Verkehrsprognose 2015: Es scheint offensichtlich so zu sein, dass Sie die Zahlen noch einmal verändert haben. Uns liegen Angaben aus der lärmtechnischen Untersuchung von hils consult vor, in der Sie für die Prognose 2015 für den Nachtzeitraum eine andere Zahl angegeben haben, und zwar 147 Züge. In der Grafik, die Sie bei der Präsentation eingeblendet hatten, haben Sie das auf 136 reduziert. Die Frage ist, wie das zustande kommt. Haben Sie da die Prognose nach unten angepasst?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Wir haben nichts nach unten angepasst. Wenn, dann ist uns hier ein Lapsus in der Präsentation durchgegangen.

(Lachen bei Einwendern)

Im Gutachten stehen tatsächlich 147 Züge. Das ist die Ausgangsbasis des Gutachtens.

Ich kann es im Augenblick nicht nachvollziehen. Ich schaue, ob ich es in der nächsten Pause erläutern kann. Das kann nicht sein. Entschuldigung!

Herr Gotthardt (BISS):

Ich habe eine Frage betreffend den Schallmesspunkt, der zur Werteermittlung für die Prognose 2025 auf Seite 19 der schalltechnischen Untersuchung von hcon genommen wurde. Ist das die Rheintalstrecke? Wo ist dieser Punkt 21,800 festzumachen?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Entschuldigung! Können Sie die Frage noch einmal wiederholen?

Herr Gotthardt (BISS):

Ja. Auf Seite 19 des hcon-Schallgutachtens wird der Querschnitt bei Bahnkilometer 21,800 als Prognosepunkt für die Prognose 2025 genommen. Da es zwischen Neubaustrecke und Rheintalstrecke unterschiedliche Kilometerangaben gibt, möchte ich bitte den Punkt erfahren.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Die Kilometrierung bezieht sich auf die Rheintalbahn.

Warum gerade dieser Abschnitt? Der Gutachter hat mit dieser Darstellung einfach einen Querschnitt herausgesucht und hat dort den Vergleich angestellt. Da es zum einen Überholgleise im Bahnhof – also das dritte und vierte Gleis auf der Rheintalbahn – und auch teilweise Wechsel zwischen der Rheintalbahn und der Schnellfahrstrecke gibt, war es uns wichtig, dass an dieser Stelle ganz konkret gesagt wird, wo dieser Querschnitt wirklich beheimatet ist. Das ist der Hintergrund.

Das heißt, es ist ein Muster. Es ist nicht das, was grundsätzlich zugrunde gelegt worden ist. Denn weiter hinten hat der Gutachter in den Emissionsberechnungen, in den gesamthaften Ansätzen dargestellt, wie er die Züge verteilt hat, schematisch dargestellt usw. Das heißt, die Zugbewegungen sind tatsächlich differenziert betrachtet. Aber im Textteil des Gutachtens hat er sich ausschließlich auf diesen einen Querschnitt bezogen.

Herr Gotthardt (BISS):

Herr Lohr, habe ich Sie richtig verstanden? Gilt diese Annahme für den Bereich der zwei Schallschutzwände von der Rheintalstrecke zur Stadt und der Schnellbahntrasse zur Rheintalstrecke, also nicht in der Offenlage, auf den letzten 264 m? Ich hatte danach gefragt, wo dieser Punkt ist. Diese Frage hatten Sie mir nicht beantwortet. Wo ist diese Stelle?

Herr Krumpietz (Vorhabenträgerin):

Sprechen Sie von km 20,440?

Herr Gotthardt (BISS):

Km 21,800, wie auf Seite 19 des hcon-Gutachtens erwähnt.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Ich habe einen Vorschlag, Herr Gotthardt: Wir haben uns vorhin mit Frau Fridrich verständigt, wie wir eine Struktur in den heutigen Verhandlungstag bringen. Wir hatten als Ansatz eine kleine Präsentation, um das Verfahren vorzustellen, und sind jetzt thematisch

schon bei einem Unterpunkt des Tagesordnungspunkts 6, nämlich dem Schallgutachten. Wollen wir die gesammelten Fragen, die Sie dazu haben, auf diesen Tagesordnungspunkt verlegen, damit wir einfach in der Reihenfolge, die Herr Maiwald skizziert hat, weitermachen können? Sonst laufen wir, glaube ich, Gefahr, dass wir in den Diskussionen immer wieder zu vielen Einzelpunkten springen. Sie merken, wie Sie die Kollegen in Verlegenheit bringen, weil diese sich der Chronologie entsprechend vorbereitet haben. Das soll jetzt nicht Ihre Frage abwürgen, sondern nur einer klaren Struktur dienen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Gotthardt, ich sehe Zustimmung. Dann machen wir es so. Danke.

Dann glaube ich, dass wir die Vorstellung des Vorhabens und die Statements abschließen können und zu dem **Punkt 4**

Verfahrensrechtliche Fragen

übergehen können.

Ich habe mir unter den Gesichtspunkten, bei denen verfahrensrechtliche Fragen angesprochen waren, folgende Stichpunkte notiert:

Einerseits geht es um das Verhältnis des nun beantragten Bauvorhabens zum Planfeststellungsbeschluss vom 24. November 1981. Um was geht es hier? In diesem Verfahren „Ergänzung, Änderung, Aufhebung“ war im Rahmen der verfahrensrechtlichen Fragen auch der aus Sicht der Einwender ungenügende Prognosehorizont 2015 angesprochen. Es wurde bemängelt, dass schalltechnische Untersuchungen nur zur Information beigelegt worden sind. Es wurde weiter geltend gemacht, dass die Unterlagen unvollständig seien, da nicht zu erkennen sei, ob die Schallschutzgarantie gewährleistet sei. Es wurde beanstandet, dass kein konkreter Antrag vorliegt. Und es wurde auf einen möglicherweise fehlerhaften Bekanntmachungstext in Bezug auf das Antragsdatum hingewiesen. Da habe ich mir notiert, dass das insbesondere von der Stadt Hockenheim, aber auch von verschiedenen Einwendern, u. a. auch von Ihnen, Herr Gotthardt, und einem weiteren Privateinwender, geltend gemacht wurde.

Wenden wir uns einfach einmal diesen Fragen – es gibt noch weitere Verfahrensfragen – zu.

Mein erster Spiegelstrich betrifft das Verhältnis des nun beantragten Bauvorhabens zum Planfeststellungsbeschluss vom 24. November 1981. Ich glaube, dazu hatten Sie, Herr Gummer, bzw. die Stadt Hockenheim Anmerkungen.

RA Frau Fridrich:

Ich möchte eigentlich nicht noch einmal alles vortragen – nicht weil ich es nicht könnte. Die Einwendung der Stadt Hockenheim ist im Internet veröffentlicht worden; sonst würde ich Ihnen jetzt die Einwendung vorlesen; das macht aber wirklich keinen Sinn; denn Sie können alle lesen. Ich würde mich vielleicht auf die Punkte zur Vertiefung beschränken, um zu verdeutlichen, warum der entsprechende Punkt für uns unklar ist.

Es geht vor allem darum, dass das Verhältnis zu dem Planfeststellungsbeschluss 1981, der für die Stadt Hockenheim und für die Bürgerinnen und Bürger nicht nur deshalb, weil darin die Schallschutzgarantie enthalten ist, sondern auch deshalb, weil die beiden Verträge, die die Stadt Hockenheim mit der Bahn geschlossen hat – einer von 1976, der in den PFB eingeflossen ist; aber noch ein weiterer Vertrag von 1982, der zeitlich nicht mehr in den Planfeststellungsbeschluss eingeflossen ist –, da im Hintergrund stehen. Die Frage ist: Was ist das vorliegend überhaupt für ein Verfahren? Wie dockt das an die alte Planfeststellung an? Dockt es überhaupt an? Steht es im luftleeren Raum? Wie ist da das Verhältnis? Ist es eine Modifizierung des Plans von 1981, möglicherweise mit der Konsequenz, dass die Schallschutzgarantie geändert, angepasst wird?

Das sind die Hintergründe, die uns dazu bewogen haben, zu sagen: Da möchten wir eine Klarstellung haben. Das ist für uns unklar, vor allem, was dann nach einem möglichen Planfeststellungsbeschluss für Konsequenzen auch aufseiten der Stadt zu ziehen sind, zum einen im Hinblick auf die Frage, ob man gegen einen eventuellen Planfeststellungsbeschluss – in Klammern: jedenfalls einen mit V 07, sollte dieser kommen – vorgeht, und zum anderen im Hinblick auf die Frage, in welchem Zusammenhang das zu dem noch ruhenden, vor dem Verwaltungsgericht Karlsruhe noch anhängigen Verfahren steht, das die Stadt 2004 angestrengt hat mit dem Ziel der Einhaltung der Schallschutzgarantie aus dem öffentlich-rechtlichen Vertrag.

Wir haben natürlich auch die Erwiderung der Vorhabenträgerin gelesen, die davon ausgeht, es habe eigentlich gar nichts mit dem Plan von 1981 zu tun. Das ist für mich auf den ersten Blick verwunderlich. Denn wir haben ja eine Bahnanlage, wir haben eine bestehende Trasse. So, wie ich das bisher verstanden habe und auch in der Literatur und Rechtsprechung wahrnehme, ist es ja doch so, dass eine Schallschutzwand zumindest Teil bzw. Bestandteil der Bahnanlage ist. Wenn sie vielleicht auch nicht – wie Sie es in Ihrem Schreiben ausgedrückt haben – der Kern der Anlage ist, so ist sie doch, wenn man eine normale Planfeststellung betrachtet, Bestandteil der Trasse selbst und unterliegt da natürlich auch der Planfeststellung nach § 18 AEG.

Insofern ist es für uns nach wie vor nicht verständlich, warum hier eine Planfeststellung losgelöst von allem anderen „luftleer im Raum stehen“ soll. Das ist aus unserer Sicht zu klären. Denn es hat nachher auch praktische Konsequenzen, z. B. unter dem Aspekt der Planrechtfertigung; nachher werden wir ja noch einen anderen Aspekt diskutieren.

Insoweit ist aus Sicht der Stadt diese Äußerung der Vorhabenträgerseite, der PFB 1981 habe mit dem Ganzen nichts zu tun – ich überspitze es bewusst –, nicht nachvollziehbar und jedenfalls zu klären.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Es ist schon richtig, dass normalerweise Schallschutzwände Bestandteile der Trasse sind. Nun ist es aber tatsächlich so, dass nicht jede Änderung/Anpassung/Überarbeitung der Anlagen dazu führt, dass die Anlage als Ganzes neu planfestgestellt wird. Insofern denke ich: Allein durch den inhaltlichen und auch zeitlichen Abstand kann hier eine Änderung der bestehenden Anlagen durchgeführt werden, ohne dass wir das unmittelbar im Zusammenhang mit einer Änderung der Anlage, die in den Achtzigerjahren durchgeführt wurde, machen. Es würde sonst auch irgendwann uferlos. Dann müssten Sie das Ganze auch in Bezug setzen zu einer Anlage, die in den 1840er-Jahren gebaut wurde. Insofern sehen wir das schon so, dass das ein selbstständiges Planfeststellungsverfahren ist.

RA Frau Fridrich:

Zu diesem Punkt habe ich natürlich auch in der Literatur, die eisenbahnrechtliche Verfahren anbelangt, auch in der Rechtsprechung nichts gefunden. Aber es gibt aus dem Oktober letzten Jahres eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, die sich mit folgendem Sachverhalt beschäftigt hat: Bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss zu einer Bundesfernstraße, Jahre später kommen Maßnahmen der Lärmsanierung hinzu – wie verhält sich jetzt die Maßnahme der Lärmsanierung in Bezug auf den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss, der längst bestandskräftig war?

Das ist also eine vergleichbare Situation: Es liegt eine Zeit dazwischen. Klar: Mit einer Lärmsanierung haben wir es hier nicht zu tun. Aber vom Bild her ist, denke ich, die Situation vergleichbar. Denn wir haben ein abgeschlossenes Verfahren, einen alten PFB, und jetzt soll ja ein neuer PFB – zumindest ist das von Ihnen beantragt worden – erlassen werden.

Da hat das Bundesverwaltungsgericht interessanterweise gesagt – da ging es nämlich auch um Lärmschutzwände –, dass die Lärmschutzwände natürlich Bestandteil dieser Bundesfernstraße sind und dieser Änderungsbeschluss in dem Fall „anwächst“ – so haben sie sich ausgedrückt. Das klingt ein bisschen geschwollen, aber man kann es, glaube ich, so sagen: Man tut alles auf einen Haufen, und es ist dann im Prinzip ein Topf.

Klar ist, dass der Änderungsbeschluss mit den neuen Maßnahmen – in diesem Fall mit denen der Lärmsanierung – dem alten Beschluss anwächst, also hinzuwächst und es einen Plan gibt, für den man, bezogen auf den neuen Teil, auch keine gesonderte Planrechtfertigung mehr braucht. Vielmehr wird dort argumentiert: Die Planrechtfertigung ist schon da, wenn es zusätzliche Schallschutzmaßnahmen geben soll.

Insofern – da kommen wir dann zum nächsten Tagesordnungspunkt, zur Planrechtfertigung – muss man sagen: Das ist eigentlich eine einheitliche Entscheidung; die wächst sozusagen zusammen. Das ist natürlich eine andere Situation, als wenn man sagt, das eine habe mit dem anderen nichts zu tun. Ich denke, das muss zumindest im Anhörungsbericht, aber spätestens seitens der Planfeststellungsbehörde, wenn die V 07 planfestgestellt werden sollte – in Klammern: was wir natürlich nicht hoffen –, geklärt werden. Das Urteil ist vom 23. Oktober 2014. Das Aktenzeichen lautet: 9 B 29/14. Das konnten wir logischerweise in unserer Einwendung noch nicht anführen, weil die ja von 2013 stammt. Insofern ist das noch eine Vertiefung, Ergänzung zu unserem bisherigen Vortrag.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Die Frage ist nur, welche Konsequenzen Sie daraus ziehen. Wir gehen zunächst einmal davon aus, wenn wir das hier diskutieren: Wir haben hier kein Verfahren nach § 76 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, bei dem es um die Änderung eines noch nicht umgesetzten Planfeststellungsbeschlusses geht. Vielmehr haben wir hier ein eigenständiges Verfahren.

Dass damit möglicherweise eine Änderung einer bisherigen Betriebsanlage verbunden sein mag, das mag ja sein. Aber ich würde jetzt zunächst einmal davon ausgehen, dass es wie bei anderen Planfeststellungsverfahren ist: Wenn ein Verfahren abgeschlossen ist, sind nicht sämtliche Änderungen, die später kommen, Änderungen des Ausgangsverfahrens, sonst hätte man noch 100 Jahre später in jedem Verfahren den Ausgangsbeschluss zu ändern. Das glaube ich nicht; um es einmal so zu sagen. Darüber kann man diskutieren, aber ich glaube es nicht. Das wird sich nach jetzigem Stand auch nicht in einem Anhörungsbericht finden. Das ist ein eigenständiges Verfahren, sage ich einmal ganz vorsichtig. Darüber kann man diskutieren.

Dann mag es sein, dass die Änderung, die sich durch diese Maßnahme ergibt, Auswirkungen auf die Zusage haben könnte. Denn im Ausgangsbeschluss wurde etwas zugesagt. Wenn man jetzt aber etwas anderes macht und glaubt, damit von der Zusage herunterzukommen, dann gibt es dort sicher Verknüpfungen. Da wird es ja dann kompliziert. Das müssen dann aber die Parteien machen. Da wird die Anhörungsbehörde die Dinge darstellen, wie sie vorgetragen worden sind. Mehr ist unsere Aufgabe dabei nicht. Es ist Sache der Planfeststellungsbehörde, das rechtlich abschließend zu beurteilen. Wir werden dann die unterschiedlichen Auffassungen darstellen. Aber dabei kann natürlich nicht ganz unberücksichtigt bleiben, auf welcher Grundlage der Vorhabenträger jetzt dieses Vorhaben überhaupt anstrebt, und die Grundlage ist die Protokollerklärung vor dem Verwaltungsgericht.

RA Frau Fridrich:

Da würde ich einfach gern nachfragen, ob das der Vorhabenträger auch so sieht.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Wir haben das Urteil natürlich auch gesehen. Mir ist aus der Urteils wiedergabe nicht ganz klar geworden, ob da der zeitliche Abstand zwischen diesem nachgezogenen Lärmsanierungsverfahren – das war es wohl im Ergebnis – und der Planfeststellung tatsächlich so weit auseinanderlag. Das schien mir eher eine etwas verunglückte nachgezogene Lärmsanierung gewesen zu sein. Man hatte dort offenbar angenommen, man sei im ursprünglichen Verfahren dazu verpflichtet, und hatte diesen Antrag auch bewusst als Planänderung eingereicht. Darauf bezieht sich dann auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts. Dort hieß es, das sei ein Planergänzungsantrag, deswegen brauche es keiner eigenen Planrechtfertigung.

Ich würde mich hier eher der Rechtsauffassung von Herrn Maiwald anschließen. Denn sonst hieße das in der Konsequenz, jegliche Änderung von planfestgestellten Strecken im Bestand würde immer ein Planergänzungsverfahren darstellen, und das glaube ich, ehrlich gesagt, auch nicht.

RA Frau Fridrich:

In dem Urteil – zumindest in der in der NVwZ veröffentlichten Version; vielleicht muss man sich noch das Original beschaffen – ist der zeitliche Ablauf zwischen Bestandskraft und Lärmsanierung nicht dargestellt. Dort wird kein Wort darüber verloren; das ist richtig. Auf der anderen Seite kann man sagen: Darauf hat das Bundesverwaltungsgericht – zumindest in der veröffentlichten Version – nicht abgehoben, sondern es ging darum, dass Bestandskraft gegeben ist, und Bestandskraft besteht hier bei dem Plan von 1981.

In der Juristerei ist Glauben das eine, aber das andere ist die rechtliche Entscheidung. Ich kann Ihnen nur aus anderen Fachplanungsverfahren wie z. B. der Flughafenplanung berichten, dass dort regelmäßig, beispielsweise auch innerhalb eines Klageverfahrens, mehrere Änderungen eines Planfeststellungsbeschlusses stattfinden. Diese sind nie gesondert zu bekämpfen, gegen die ist nie gesondert vorzugehen, sondern das wird immer als einheitliche Entscheidung gesehen.

Klar ist: Dort ist möglicherweise keine Bestandskraft gegeben, weil man sich ja im Klageverfahren befindet. Auf der anderen Seite hat in der zitierten Entscheidung das Bundesverwaltungsgericht genau den Fall im Blick gehabt, den wir hier auch haben, nämlich Bestandskraft eines Planfeststellungsbeschlusses.

Insofern muss das dann halt an anderer Stelle entschieden werden. Wir haben unterschiedliche Auffassungen. Glauben reicht mir an dieser Stelle nicht.

Ich hätte auch noch gern eine Antwort auf meine Frage, die von der Vorhabenträgerin nicht beantwortet worden ist: Ist Basis des Planfeststellungsbeschlusses die Protokollerklärung aus 2005, ja oder nein?

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Also, ich sage mal:

(RA Frau Fridrich: Herr Maiwald hat es so kommuniziert!)

Das ist letztlich ein Grund, dieses Verfahren durchzuführen, wobei die Protokollerklärung selbst natürlich nicht Gegenstand des Verfahrens ist. Aber das ist das auslösende Moment für diese Planfeststellung, ja.

Herr Waldmann (BISS):

Herr Maiwald, nach dem, was ich akustisch verstanden habe, glaube ich, herausgehört zu haben, dass auch Sie mittlerweile gewisse Zweifel an diesem ganzen Verfahren haben.

Ich muss Ihnen sagen: Ich habe einen ganz schlimmen Verdacht, dass nämlich, wenn die Bahn eine Zusage gemacht hat, die sie dann plötzlich nicht mehr einhalten kann, wenn man dahinterkommt, dass diese Werte eigentlich gar nicht realisiert werden können, dann flugs eine neue Planfeststellung in Gang gesetzt wird, um das, was man einmal vertraglich festgelegt hat, auszuhebeln. Das ist glaube ich das, was wir, die Bürger, feststellen.

1976 haben wir einen Vertrag mit der Bahn ausgehandelt, der ganz klar den Mittelungspegel mit einer Toleranz von 2 dB(A) und einem Maximalpegel von 65 dB(A) ohne eine Toleranz festlegt. Es gilt im Prinzip doch eigentlich nur, diesen Vertrag einzuhalten.

Wir haben am 26. Januar 1982 sogar noch eine zusätzliche Vereinbarung getroffen, in der ausdrücklich bestätigt wurde, dass der Vertrag eingehalten wird. Wenn man dieser Aussage Glauben schenken darf, dann fragt man sich, warum wir heute überhaupt hier sitzen.

Äußerst verwunderlich ist auch: Am 7. Februar 2013 war Herr Fricke, damals Beauftragter der Bahn, bei uns hier am Bahnhof und hat in Anwesenheit von mindestens 25 Zeugen mir wörtlich erklärt: „Herr Waldmann, der Vertrag wird eingehalten.“ Da frage ich mich natürlich, warum Herr Fricke und Herr Erhardt am 25. Oktober 2013 zu einem Pressegespräch nach Hockenheim gekommen sind und die Bürger dieser Stadt dann eigentlich erst durch die Zeitung von diesem Besuch erfahren haben. Warum das so ist, das bleibt das Geheimnis der beiden Herren. Es ist auch symptomatisch für das Verhalten der Bahn.

Die Argumentation der Deutschen Bahn, nämlich die von Herrn Fricke – so wurde das ja gesagt –, dass die Stadt für die Finanzierung der 9 Millionen €, der Mehrkosten für die Variante V 12 – was wir davon halten, haben Herr Oberbürgermeister Gummer und auch Herr Sommer dargelegt –, das Geld beizubringen habe, halte ich für ziemlich dreist. Das heißt, die Stadt soll eigentlich dafür bezahlen, dass die Deutsche Bahn ihre Verpflichtung erfüllen kann.

Ich muss Ihnen sagen: Ich bin mit Sicherheit nicht der Einzige hier im Saal, der für dieses Verhalten überhaupt kein Verständnis mehr hat. Ich sage Ihnen gleich dazu: Ich weiß, von was ich rede, weil ich bei den ganzen Verhandlungen als Sprecher der damaligen Bürgerinitiative von 1974 mit am Tisch in Karlsruhe saß.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Waldmann, vielen Dank. Ich bitte um Verständnis: Ich nehme diesen Beitrag zur Kenntnis. Wir befinden uns jetzt allerdings in dem Verfahren, in dem wir uns befinden, und müssen mit dem umgehen, was wir heute zu diskutieren haben.

Insofern waren wir bei einer Verfahrensfrage, die wir behandelt haben, und zwar zum Verhältnis des Planfeststellungsbeschlusses 1981 zum jetzigen Antrag. Herr Oberbürgermeister, Sie hatten noch eine Nachfrage dazu.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Ich bin ja einer der privaten Einwender. Wir befinden uns ja, wie Sie angemerkt haben, Herr Maiwald, im Bereich der verfahrensrechtlichen Abklärung. Ich habe bei meinen Einwendungen darum gebeten, abzuprüfen, inwieweit das falsche Datum der Antragstellung, 15.06.2011, Auswirkungen auf die rechtliche Wirksamkeit hat. Ich habe darum gebeten, abzuprüfen, ob mit diesem Mangel die Nichtigkeit verbunden ist oder ob diesem Mangel abgeholfen werden kann. Ich habe um Prüfung und Antwort gebeten.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich würde den Vorhabenträger noch einmal bitten, einfach noch einmal klarzustellen, wann der Antrag gestellt wurde. Unabhängig davon hat aus unserer Sicht, aus Sicht der Anhörungsbehörde, dieser mögliche Datumsirrtum keine Auswirkung auf das Inhaltliche, was wir heute oder auch in diesem Verfahren diskutieren. Insofern sieht die Anhörungsbehörde im Moment keine Auswirkungen im Hinblick auf Nichtigkeit und gegebenenfalls neue Offenlage wegen dieses möglichen Datumsfehlers. Aber vielleicht kann der Vorhabenträger noch einmal etwas zur Antragstellung sagen.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Wir würden uns da Ihrer Einschätzung anschließen, dass ein fehlendes Datum auf der Antragsunterlage auf die Anstoßwirkung des Verfahrens letztlich keine Auswirkungen hat.

Wichtig ist ja, dass so ein Verfahren im Grunde allen Beteiligten die Möglichkeit gibt, Einwendungen zu erheben, dass es bekannt gemacht wird, damit jeder die Möglichkeit hat, darauf zu reagieren. Ich glaube: Dass es bekannt ist, das zeigt die rege Teilnahme im Raum. Dass vielleicht kein Datum draufstand, macht einen Bescheid nicht unwirksam.

(Herr Waldmann [BISS]: Ich verstehe Sie sehr schlecht!)

– Noch einmal ganz kurz: Die Anstoßfunktion dieses Antrags ist erfüllt. Er ist entsprechend ortsüblich bekannt gemacht worden. Es sind – das zeigt die Beteiligung hier von Ihnen – alle potenziellen Einwender gekommen. Insofern, denke ich, macht das fehlende Datum auf dem Antrag hier nichts aus.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Osthoff, vielen Dank.

(Herr Oberbürgermeister Gummer [Stadt Hockenheim]:
Entschuldigung!)

– Moment! – Nur eine kleine Nachfrage von mir – einfach nur, damit man es einmal hat –:
Wann ist der Antrag tatsächlich gestellt worden?

(Lachen bei Einwendern – Herr Oberbürgermeister Gummer [Stadt
Hockenheim]: Herr Maiwald!)

– Bitte.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Er hat von einem fehlenden Datum gesprochen. Es ist aber der 15.06.2011 angegeben. Es steht also ein Datum darin, aber dieses ist falsch.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Der Antrag wurde 2012 gestellt. Das ist richtig. Es ist nur die Jahreszahl falsch.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Okay. Das halten wir damit fest.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Die Unterlagen sind Anfang Juni 2012 gezeichnet, und den Antrag haben wir Ende Juni 2012 gestellt.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Oberbürgermeister Gummer, ich habe es durchaus zur Kenntnis genommen, dass Herr Osthoff von einem fehlenden Datum gesprochen hat. Ich habe dazu aber nichts angemerkt, weil es aus meiner Sicht keinen entscheidungserheblichen Unterschied macht, weil auch in diesem Fall die Anstoßfunktion aus Sicht der Anhörungsbehörde gewahrt geblieben ist.

Vielen Dank erst einmal dazu.

Weitere verfahrensrechtliche Fragen, die ich zitiert habe: Herr Gotthardt, ich habe hier für mich angemerkt, dass bemängelt wurde, dass die schalltechnische Untersuchung nur zur Information beigelegt worden sei. Wollen Sie dazu etwas sagen?

Herr Gotthardt (BISS):

Im Moment nicht.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Danke. – Wobei ich der guten Ordnung halber darauf hinweise, dass dann möglicherweise der Moment vorbei ist.

Herr Gotthardt (BISS):

Ja. Danke.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Dann noch einmal zu den anderen Fragen. Frau Fridrich, Sie haben gesagt, Sie hätten Antworten erhalten. Ich frage trotzdem noch einmal nach. Es gab noch weitere Punkte: unvollständige Unterlagen, Schallschutzgarantie, kein konkreter Antrag.

RA Frau Fridrich:

Zur Sicherheit, weil Sie gerade gesagt haben, nachher sei es vorbei: Aus meiner Sicht ist die Frage „Ungenügender Prognosehorizont, insofern fehlende Unterlagen“ zusammen mit dem Thema Prognosehorizont am sinnvollsten abzuarbeiten.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Okay.

RA Frau Fridrich:

Das hat eine formelle Seite, aber das andere ist eigentlich das Spannendere, weshalb ich auch die Zuhörer jetzt nicht mit irgendwelchen formalen Fragen langweilen will. Daher würde ich das dann gerne im Zusammenhang mit der Prognose aufgreifen, wobei uns Herr Hahn unterstützt. Da können wir das mit einbauen, wenn ich es dann noch zur Sprache bringen darf.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Gerne.

RA Frau Fridrich:

Zu dem unklaren Antrag hat ja die Vorhabenträgerseite eine Präzisierung auf Seite 20 der Erwiderung auf die Einwendung der Stadt. Das ist insoweit zumindest ein Fortschritt.

Die weiteren fehlenden Unterlagen – das hatten wir ja auch gerügt – in Bezug auf die schalltechnische Untersuchung ist ein Thema, das uns bei eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren immer begegnet. Das ist immer ein Thema. Ich habe es noch nie verstanden, wieso solch maßgebliche Unterlagen, die den Abwägungsvorschlag enthalten, die auch die Frage enthalten, wer nachher passenden Schallschutz bekommt und wer nicht, nur zur Information sind. Denn diese sind ja aus Sicht der Betroffenen – unabhängig vom Juristischen – eigentlich das Wichtige, geradezumal in unserem Verfahren, bei dem der Lärmschutz das wesentliche Thema ist. Da ist es für mich weder juristisch noch ansonsten nachvollziehbar, wie solch einem Antrag die schalltechnische Untersuchung, die die Prognosen enthält usw., nur zur Information beigelegt wird. Ich könnte es ja noch verstehen, wenn diese dann wenigstens planfestgestellt würde, aber auch das ist ja manchmal nicht der Fall.

Insofern ist es vielleicht eine Grundsatzkritik an der vorherrschenden Praxis. Aber nur weil man es immer so macht, muss es ja nicht immer richtig sein.

Deshalb an dieser Stelle noch einmal der Hinweis. Ich weiß, dass das EBA das anders macht, dass die Unterlagen so akzeptiert werden. Aber ich halte es trotzdem für falsch, und aus meiner Sicht ist es einfach noch einmal vorzutragen.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Frau Fridrich, ich finde gut, dass Sie den Vorschlag gemacht haben, dass wir den Prognosehorizont bei den Sachfragen diskutieren, weil wir es da im Zusammenhang diskutieren. Damit bin ich sehr einverstanden.

Das andere im Vortrag ist sozusagen aufgenommen. Ich glaube, die Frage, was an Gutachten zur Information ist und was daraus herauszuholen ist, an dem dann etwas festzustellen ist, könnte möglicherweise – Entschuldigung, wenn ich es so sage – ein Fachthema sein. Denn auch bei der Umweltverträglichkeitsprüfung gibt es Teile, die gutachtenstechnisch sind und die tatsächlich feststellender Natur sind.

Ich denke, das ist ein sehr spezifisches Thema. Ich glaube aber nicht, dass sich dadurch, dass die Unterlagen „nur“ zu Information beigelegt wurden, ein Verfahrensfehler ergibt. Es ist lediglich die Frage – darauf ist das Augenmerk zu legen –, was, wenn man denn überhaupt dazu kommt, dass das festzustellen sei, aus diesem Gutachten tatsächlich in irgendeiner Form verbindlich festgestellt werden müsste, welche Parameter das sind.

RA Frau Fridrich:

Dazu noch einmal: Wir hatten gerade das Thema der Bekanntmachung und des falschen Datums des Antrags. Ich finde es aus Sicht der Betroffenen und derjenigen, die Einwendungen erheben sollen, nicht nachvollziehbar, wenn man auf eine Untersuchung, die

wesentlicher Bestandteil der ausgelegten Unterlagen ist, draufschreibt: „zur Information“. Das erweckt den Eindruck, man verfährt nach dem Motto: „Ich lege halt noch etwas Zusätzliches bei. Da braucht man eigentlich gar nicht so genau zu schauen. Das dient ja nur für den Hintergrund.“

Deshalb ist es aus meiner Sicht kritisch, das so zu machen. Ob das dann den Verfahrensfehler ergibt – – Ich wollte nur noch einmal die Position darlegen. Wenn man Bürgerbeteiligung, Transparenz, Klarheit will, ist das zumindest ein Punkt, der so aus meiner Sicht nicht akzeptabel ist.

(Beifall – Zuruf des Herrn Waldmann[BISS])

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Hat der Vorhabenträger dazu noch eine Anmerkung?

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Ich glaube, es bringt uns alle hier nicht weiter, die ständige Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamts zu kritisieren. Wichtig ist: Die Unterlagen sind da, und wir können und werden auch darüber diskutieren.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Wenn zu diesen verfahrensrechtlichen Punkten keine Fragen mehr sind, gibt es doch noch zwei verfahrensrechtliche Fragen; zumindest sind sie als verfahrensrechtliche Fragen geltend gemacht worden. Da geht es darum, dass Grundstücke in der schalltechnischen Untersuchung der Firma hcon nicht ausgewiesen worden seien und dass es für ein Grundstück noch keine Lärmmessungen gebe.

Das betrifft die Einwender 3 und 4XXXX und XXXX, 5 und 6 XXXX und XXXX sowie XXXX 7 und XXXX 8. Wenn Sie dazu noch etwas sagen wollen, haben Sie jetzt dazu Gelegenheit. – Ich sehe keine Wortmeldung dazu. Der Vorhabenträger hat zu diesen Einwendungen Stellung genommen. Insofern kann ich diesen Punkt dann abschließen.

Das waren die verfahrensrechtlichen Fragen, die ich notiert habe.

Gibt es sonst zum Verfahren noch verfahrensrechtliche Fragen, die über das hinausgehen?
– Herr Sommer.

Herr Sommer (BISS):

Ich möchte feststellen, Herr Maiwald, dass wir als Bürger, die an einer Bürgerbeteiligung interessiert sind, in diesem Verfahren schon in höchstem Maß irritiert sind ob der Sonderrechte, die sich die Bahn, aber auch das Eisenbahn-Bundesamt permanent herausnehmen.

Wir haben es mit einem Antrag mit falschem Datum zu tun. Wenn ich das mit meinem Finanzamt mache, habe ich eine Katastrophe. Wenn das die Deutsche Bahn bei einem solchen Projekt macht, interessiert das niemanden.

Wir haben 680 Einwendungen eingebracht – mehr als zwei Jahre später kommt darauf eine Reaktion. 2013 wurde uns gesagt, innerhalb von drei Monaten müssen diese Einwendungen beantwortet sein. Auch das ist für mich eine verfahrenstechnische Katastrophe und eine ignorante Missachtung von Bürgerinteressen.

Diesen Hinweis möchte ich auf jeden Fall hier gerne loswerden.

(Beifall)

Dass, wie Frau Fridrich zu Recht beklagte, Unterlagen, die eigentlich Beweischarakter haben sollten, penetrant immer nur als „Informationszugabe“ gegeben werden, weil das EBA es offensichtlich nicht nötig hat, Beweis für seine kühnen Thesen anzutreten, auch das halte ich für bananenrepublikfähig.

(Beifall – Bravo-Rufe – Zuruf: Aber wirklich!)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Was das fehlerhafte Datum angeht, will ich einmal so sagen: Ob da ausnahmsweise – – Aber das ist offensichtlich auf unsere Fehleinschätzung der Antragstellung zurückzuführen. Wir haben ja den Bekanntmachungstext verfasst. Also insofern: Wenn da irgendjemand verantwortlich wäre, dann wäre es in diesem Fall sicher nicht die Bahn; diese hat uns da kein falsches Datum geliefert. Nur so viel dazu.

Zum anderen weiß ich nicht, ob der Vorhabenträger noch etwas ergänzen will.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich möchte hier schon den Vorwurf – sogar mit Schärfe – zurückweisen. Ich halte es nicht für zielführend, dass wir hier den Ton verschärfen. Es war bisher konstruktiv und offen. Ich hoffe, dass wir wieder dazu zurückkehren können.

Zur Antragstellung hat sich Herr Maiwald schon geäußert. Letztendlich ist es vollkommen egal, zu welchem Zeitpunkt wir den Antrag gestellt haben. Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet nach Prüfung unseres Antrags, ob es den Antrag in die Offenlage gibt. Ob es dafür ein halbes Jahr oder ein Jahr braucht, ist letztendlich auch egal.

Tatsächlich ist es so: Unser Antrag wurde am 15.06.2012 gestellt. Hier hat es sich offensichtlich um einen Tippfehler in der Ankündigung der Offenlage gehandelt. Das spielt aber letztendlich keine Rolle. Denn die Offenlage war richtig dargestellt, der Umgriff war richtig dargestellt. Jeder konnte erkennen, ob er betroffen ist oder nicht. Daher ist die

Anstoßwirkung in keiner Weise durch diesen Tippfehler zu beanstanden. So ist unsere Position.

Punkt 2: Wieso ist das Gutachten – es heißt ja auch Gutachten – nicht Gegenstand der Planfeststellung? Wir können ein Gutachten eines Sachverständigen nicht planfeststellen lassen. Aus dem Gutachten ergeben sich Empfehlungen, aus dem Gutachten ergeben sich Handlungserfordernisse für eine Planfeststellung. Von daher zählt ausschließlich das, was in den Unterlagen antragsmäßig zugesagt wird oder nicht. Wir haben im Erläuterungsbericht eine Kurzfassung des Gutachtens bzw. der Ergebnisse wiedergegeben. Dort steht eindeutig drin, welche aktiven Schallschutzmaßnahmen wir vorhaben bzw. beantragen. Wir haben eindeutig dargestellt, dass wir den Rest dem Grunde nach mit passiven Schutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV lösen wollen. Das ist unser Antrag. Das heißt, wir haben uns zu dem, was im Gutachten mit all seinen Ergebnissen steht, bekannt.

Das heißt, es ist nicht einfach so eine Unterlage, sondern es ist eben ein Gutachten, genauso wie ein Baugrundgutachten nicht planfestgestellt wird, sondern nur zur Information ist, genauso wie ein Bestand nicht planfestgestellt werden kann, sondern zur Information ist, genauso wie eine Umweltverträglichkeitsstudie oder ein Artenschutzgutachten nicht planfestgestellt werden kann. Das Einzige, was planfestgestellt werden kann, sind Maßnahmen, die sich aus dem Gutachten ergeben.

Insofern ist das, was wir hier gemacht haben, ganz normale Praxis, Fachpraxis – keine Sonderregelung der Bahn, keine Sonderregelung des Eisenbahn-Bundesamts, sondern so laufen alle Planfeststellungsverfahren ab, die im Augenblick nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz oder nach den entsprechenden Fachgesetzen in die Auslegung gehen. Es ist also überhaupt kein Sonderfall.

Zu der Zeit, die hier verstrichen ist: Es ist richtig, dass Sie die Einwendungen zu einem bestimmten Zeitpunkt erhoben haben, die meisten Ende Februar/Anfang März; das war die Zeit der Einwendungsfrist, da kamen die Stellungnahmen. Wir hatten die Stellungnahme für die Stadt Hockenheim im Juni oder Juli 2013 fertig. Das ist Fakt. Es hat sich nur die Frage ergeben, ob ein Erörterungstermin stattfindet oder nicht. Diese Frage hat sich relativ lange hinausgezögert. Das heißt nicht, dass wir uns nicht mit Ihren Fragen auseinandergesetzt haben, sondern wir haben uns ausschließlich noch mit diesem Punkt intensiv auseinandergesetzt; das Regierungspräsidium kann es bestätigen.

Das Einzige, was wir gemacht haben, war: Wir haben die Stellungnahmen zu der Masse an Einwendungen, die letztendlich inhaltlich im Wesentlichen von den Grundpunkten her durch die Stellungnahme der Stadt abgedeckt waren, erst zu einem späteren Zeitpunkt gefertigt, als sicher war, dass wir einen Erörterungstermin durchführen. Diese Entscheidung, einen Erörterungstermin durchzuführen, ist Ende letzten Jahres getroffen worden.

Also: keine Sonderregelung der Bahn, keine Sonderregelung des Eisenbahn-Bundesamts.

Ich hoffe, dass wir nach diesen Klarstellungen wieder zu einer sachlichen Diskussion zurückkehren können.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Vielleicht nur in Ergänzung: Man kann immer über Praktiken diskutieren. Wenn wir selbst Planfeststellungsbehörde wären, würden wir Unterlagen in der Praxis auch so auslegen, aus den von Herrn Lohr genannten Gründen. Das nur als Anmerkung.

Auch von unserer Seite die Anmerkung: In der Tat hat sich die Frage bis zum Erörterungstermin doch etwas verzögert, weil man – das ist ja verschiedenen Beteiligten auch bekannt – noch einmal versucht hat, auch mit Vermittlung bzw. im Gespräch doch noch zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen, was dann aber letztendlich nicht mit dem erhofften Erfolg versehen war. Das ist einfach die Ausgangssituation, ohne Wertung dabei aus meiner Sicht.

Herr Waldmann (BISS):

Ganz einfach: Das Anhörungsverfahren als solches – das muss ich Ihnen sagen – halte ich persönlich auch für absolut überflüssig.

Ich möchte mich auf das vorher Gesagte nochmals berufen. Herr Fricke hat am 7. Februar 2013 – ich habe es gesagt – unter Zeugen mehrfach erklärt: „Der Vertrag wird eingehalten.“ Alles, was wir darum herumreden, ist so überflüssig wie ein Kropf, sagt man so schlechthin.

Die Bewertung von Gutachten muss man, glaube ich, jedem Einzelnen überlassen. Es kommt immer darauf an, wer das Gutachten bezahlt.

Ich muss Ihnen sagen: Ich habe in meinem beruflichen Dasein viele Verträge abgeschlossen. Aber auf die Idee, auf die die Bahn kommt, nämlich einen Vertrag ganz einfach nicht einzuhalten oder durch irgendwelche andere Maßnahmen auszuhebeln, wäre ich wahrscheinlich in meinem Leben nicht gekommen; ansonsten hätte ich meinen Job verloren. So einfach ist das nämlich.

(Beifall)

Warum bekennt sich die Bahn – vielleicht ist Herr Fricke deshalb auch nicht mehr bei uns zuständig – einfach nicht dazu: „Jawohl, wir haben einen Vertrag abgeschlossen, und der Vertrag ist in Ordnung, der ist rechtsgültig; jetzt müssen wir, die Bahn, uns anstrengen, damit die Werte, die wir damals festgeschrieben haben, eingehalten werden“?

Ich nehme einmal an, dass damals, als wir, Herr Dr. Buchter und meine Wenigkeit, in Karlsruhe saßen, uns nicht die Hausverwaltung gegenüber saß, sondern dass die Personen wie Herr Samaras – das sind Namen, die ich nicht vergesse, auch wenn ich 100 Jahre alt

werden sollte – kompetente Personen waren. Ich verstehe dieses aus meiner Sicht unseriöse Verhalten in keiner Weise. Ich gehe davon aus, vielen im Saal geht es genauso.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Gummer, Sie hatten sich zu Wort gemeldet. Anschließend kann vielleicht noch einmal vonseiten der Bahn insgesamt Stellung genommen werden.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Ich denke, dass es von Interesse ist für alle, die sich hier im Saal befinden. Sie hatten ja schon wiederholt auf die Entscheidungsbehörde hingewiesen. Daraus ist, denke ich, auch zu schlussfolgern, dass alles, was im Erörterungstermin entsprechend vorgebracht wurde, auch zur Vorlage an die Entscheidungsbehörde gelangt und natürlich auch diejenigen – Sie hatten ja Einwendungen aufgeführt und hierzu keine Wortmeldungen erhalten – bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden, die heute nicht mündlich ausgeführt haben, weil ihre Stellungnahmen auch schriftlich niedergelegt sind. Ich denke, das sollte auch deutlich sein.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

So ist es. Die Materialien werden an die Planfeststellungsbehörde übersandt mit all dem, was eingewandt und diskutiert wurde.

Herr Gotthardt (BISS):

Herr Maiwald, hatte ich die ganze juristische Diskussion so richtig verstanden, dass die Prognose, das Gutachten von hcon kein Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, sprich, dass für den Bürger daraus keine rechtliche Handlungsmöglichkeit besteht, wenn wir in zehn Jahren feststellen sollten, dass das alles Schall und Rauch ist? Denn ich fühle mich die letzten zwei Jahre ein bisschen vorgeführt.

Im Erläuterungsbericht werden die Zugbelastungen auf 693 eingeschränkt. Das Ingenieurbüro hcon rechnet mit 670 Zugbelastungen. Wir haben auf Ihrer Internetseite eine Beantwortung durch die Bahn bekommen, wonach die zwei Strecken mit maximal 300 Zügen zu belasten sind, erfahren heute aber, dass auf der einen Strecke schon 320 Züge gefahren werden.

Ich habe mich in den letzten Wochen auch etwas in die Mittelrhein-Studie eingelesen. Da komme ich, wenn ich mir das Ganze anschau, auf 768 Züge. Hier wird kalkuliert, dass es möglich wäre, in der Stunde zehn Züge über ein Gleis zu schicken. Man plant allerdings eine vorsichtige Reserve ein für den Fall, dass es zu Störungen kommt, dass der Gleisverlauf, der Zugverlauf nicht optimal ist, und kalkuliert hier mit acht Zügen pro Stunde. Da komme ich auf 768 Züge.

Die größte Unverschämtheit ist, dass in der Antwort auf eine Kleine Anfrage im Bundestag die Belastung von Hockenheim mit insgesamt 315 Zügen auf der Neubaustrecke und der Rheintalstrecke angegeben wird.

Herr Steinmeier würde sagen: „Wir werden hier ganz gewaltig hinter die Fichte geführt.“

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Gotthardt, lassen Sie es mich aus meiner Sicht so zusammenfassen: Ein Gutachten, eine Prognose ist etwas, was geliefert wird. Aber ob – in Anführungszeichen – dieses Gutachten nachvollziehbar, zutreffend ist, darüber wird ja gerade diskutiert.

Das andere ist aber – so sehe ich es als Vertreter der Anhörungsbehörde, aber der Vorhabenträger wird, denke ich, auch noch etwas dazu sagen –: Der Vorhabenträger nimmt dieses Gutachten. Dort sind möglicherweise Maßnahmenvorschläge drin. Die Frage ist, was er dann nach seiner Aussage umsetzt und was möglicherweise die Planfeststellungsbehörde in der Planfeststellung tatsächlich an Unterlagen oder an Nebenbestimmungen festlegt, was einzuhalten ist. Das ist das Maßgebliche.

Das andere ist ein Gutachten, das dort hinführt, wie man zu diesen Ergebnissen kommt, die später dann zu bestimmten Maßnahmen führen sollen. So beurteile ich diese Unterlage. Wie bei allen oder vielen Gutachten – das muss man einfach offen zugeben – kann man natürlich bei dem einen oder anderen Gesichtspunkt trefflich darüber diskutieren – das tun wir ja noch, hoffe ich –, ob das von den Annahmewerten oder sonst etwas her zutreffend ist.

Insofern – nur das dazu –: Die Maßnahmen, die der Vorhabenträger ergreifen will, müssten dann, meine ich – so würden wir es jedenfalls als Planfeststellungsbehörde machen –, entsprechend festgelegt werden. Da müsste drinstehen: „Die und die Gebäude werden so und so geschützt unter den und den Voraussetzungen.“ Das müsste in einen Beschluss mit aufgenommen werden.

So würde ich es als Planfeststellungsbehörde sehen. Wie das Eisenbahn-Bundesamt das sieht, weiß ich nicht. Aber vielleicht sollte das der Vorhabenträger aus seiner Sicht noch einmal ergänzen.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Üblicherweise nimmt man entweder eine Liste mit den tatsächlichen passiven Ansprüchen dem Grunde nach in den Planfeststellungsbeschluss auf. Das ist bei den vielen Fällen, die wir hier haben, wahrscheinlich nicht zielführend. Hier werden wir wahrscheinlich zum Erläuterungsbericht eine Anlage, einen Anhang machen, in den die Liste aus dem Gutachten 1 : 1 kopiert und dann mit planfestgestellt wird. Das ist das Wahrscheinlichste. Aber es gibt letztendlich beide Möglichkeiten.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Wenn ich zum Verständnis noch einmal dazu ergänzen darf: Es hat sich – ich sage das einfach einmal ganz pauschal – auch aufgrund von Einwendungen gezeigt, dass möglicherweise das eine oder andere Gebäude – bei der Masse kann das ja auch einmal passieren – nicht richtig eingeordnet war. Das muss man dann natürlich auch entsprechend richtigstellen. Da werden möglicherweise auch Änderungen zu dem kommen, was jetzt im Gutachten drinsteht. Das bringt ja gerade auch die Anhörung, dass man schon jetzt festgestellt hat – auch auf Einwendung der Stadt Hockenheim, glaube ich –, dass da das eine oder andere Gebäude nicht ganz richtig erfasst worden ist. Das sage ich einmal ganz vorsichtig.

Insofern müsste man, wie Herr Lohr gesagt hat, zum Schluss in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss entsprechend festlegen, was in welchem Umfang und wie geschützt werden soll. Dort müsste es eigentlich – wie man so schön sagt – im Tenor drinstehen. So wäre unsere Auffassung als Planfeststellungsbehörde.

Herr Dr. Aufsattler (BISS):

Völlig unabhängig von der juristischen Frage, was planfeststellungsfähig ist oder nicht: Worauf Herr Gotthardt hingewiesen hat, war der Umstand, dass die Bahn offensichtlich verschiedene Gutachten, Stellungnahmen oder was auch immer publiziert, in denen Zahlen verwendet werden, die sich diametral widersprechen. Das wirft natürlich die Frage nach der Glaubwürdigkeit dieser ganzen Zahlen auf. Wie sinnvoll ist es denn, sich auf solche Zahlen – egal, ob es nun Zugzahlen oder andere Zahlen sind – zu beziehen oder sich als Bürger darauf zu verlassen, dass sie auch wirklich gelten, wenn die Bahn ohne Weiteres ein halbes Jahr oder ein Jahr später ganz andere Zahlen publiziert? Irgendwann muss man doch auch einmal klipp und klar sagen: Was gilt eigentlich?

(Beifall)

RA Frau Fridrich:

Um den Punkt abzuschließen: Herr Lohr führte aus, das, was in der zur Information beigefügten schalltechnischen Unterlage enthalten sei, entspreche dem, was im Erläuterungsbericht, der planfestgestellt wird, enthalten ist. Hierzu **beantrage ich,**

entweder durch Sie, das Regierungspräsidium Karlsruhe, oder das Eisenbahn-Bundesamt – wer das macht, ist mir egal – dem Widerspruch zwischen der auf Seite 18 der zur Information beigefügten schalltechnischen Untersuchung enthaltenen Angabe zu den Zugzahlen im Lastfall 2015 für die Rheintalbahn nachts – die sind dort mit 147 angegeben – und der Angabe auf

Seite 11 des Erläuterungsberichts, der planfestgestellt werden soll – dort wird für den Lastfall 2015 für die Rheintalbahn die auf dem vorhin gezeigten Chart beinhaltete Zahl von 136 Zügen für die Nachtzeit angegeben –, nachzugehen und das aufzuklären.

Danke.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich denke, das ist deutlich in das Protokoll aufgenommen worden. Ich darf nur die Bitte äußern, dass Sie es uns noch einmal zukommen lassen – nur zur Sicherheit, damit nichts verloren geht –, sodass wir den Antrag nicht nur ordnungsgemäß bei den Akten haben, sondern dann auch dementsprechend vorgehen können.

Unabhängig von dem Antrag: Herr Lohr hat sich schon zu Wort gemeldet. Vielleicht lässt es sich auch schon so klären – wie auch immer.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Wir sind jetzt den Zugzahlen noch einmal nachgegangen und haben versucht, das aufzuklären. Es gilt definitiv das, was im Gutachten steht; das sind tatsächlich die unmittelbar verarbeiteten Zahlen. Offensichtlich hat sich hier im Erläuterungsbericht ein Fehler eingeschlichen, den wir in die Präsentation mit übernommen haben. Wir korrigieren den Erläuterungsbericht nach, und dann ist die Sache eigentlich erledigt, weil die Grundlage der schalltechnischen Aussagen im Gutachten steckt und der Gutachter nachweislich mit diesen Zahlen gearbeitet hat.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Das wird sich im Protokoll wiederfinden. Aber ich darf noch einmal zusammenfassen, dass die Zahlen im Erläuterungsbericht durch die Zahlen im Gutachten „ersetzt“ werden. Die maßgeblichen Zahlen sind die des Gutachtens.

Ob dadurch Ihrem Antrag schon ausreichend Rechnung getragen ist, wird sich dann zeigen. Sie haben ihn gestellt, okay.

Wir waren bei den Verfahrensfragen. Ich glaube, dass wir diesen Punkt jetzt beenden können. – Ich sehe dazu keine gegenteiligen Meldungen.

Da wir bereits 12:15 Uhr haben, rege ich an, dass wir nach den verfahrensrechtlichen Fragen jetzt hier die Zäsur machen, bevor wir ins Materielle gehen, und hier schon die etwas längere Pause einlegen. Wäre Ihnen recht, wenn wir dann in einer Stunde, um 13:15 Uhr, weitermachen? Ist das in Ordnung? – Okay. Vielen Dank.

(Unterbrechung von 12:16 Uhr bis 13:25 Uhr)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich hoffe, dass wir nach einer stärkenden und erfrischenden Pause gemeinsam wieder in der Lage sind, in der Tagesordnung fortzufahren. Ich führe deshalb die Erörterungsverhandlung zum dem Vorhaben „Anpassung Schallschutz Hockenheim“ fort mit dem Aufruf von **Punkt 5** der Tagesordnung:

Planrechtfertigung

Ich gehe einmal davon aus, dass Sie, Frau Fridrich, wenn ich Ihren Vortrag vor der Pause richtig verstanden habe, der Auffassung sind, dass es keiner eigenständigen Planrechtfertigung für diese Maßnahme bedarf. Oder habe ich das falsch verstanden? Also: keine eigenständige Planrechtfertigung, sondern Eisenbahnbetriebsanlage im weitesten Sinne und

(RA Frau Fridrich: Ergänzung des Bisherigen!)

Ergänzung des Bisherigen.

Wie auch immer sich das dann darstellen wird: Unterstellen wir einmal den anderen Fall, dass es sich anders darstellt und es einer Planrechtfertigung bedürfte. Fahren wir also einmal doppelgleisig.

Dann habe ich die Frage an den Vorhabenträger, was aus seiner Sicht die Zielsetzungen des Vorhabens sind, weil das auch später bei der Beurteilung, ob diese letztlich mit dem, was gemacht wird, erreicht werden können, eine Rolle spielen könnte.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Aus unserer Sicht ist Ziel des Verfahrens, eine Reduzierung des Lärms vorzunehmen. Damit erreichen wir ein vom Allgemeinen Eisenbahngesetz durchaus verfolgtes Ziel. Die Kollegin Fridrich hat auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts hingewiesen. Auch wenn wir der Auffassung sind, dass hier keine Ergänzungsplanung vorliegt, denke ich, ist die Schwelle einer Planrechtfertigung nicht hoch. Eine Planrechtfertigung liegt vor, wenn das Ziel auf die Verwirklichung eines mit dem Fachgesetz generell verfolgten öffentlichen Belangs ausgerichtet und dies vernünftigerweise geboten ist. Das haben wir hier mit einer freiwilligen Sanierungsmaßnahme, unabhängig davon, ob man das hier als Ergänzungsmaßnahme ansieht oder nicht, sodass aus Sicht des Vorhabenträgers die Maßnahme nicht an einer fehlenden Planrechtfertigung scheitert.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Eine Nachfrage noch: Wenn ich es richtig in Erinnerung habe – aber dafür sind wir ja da, dass wir das diskutieren –, war in einer Stellungnahme – so habe ich das jedenfalls verstanden – auch die Rede davon, dass mit der Maßnahme auch das Ziel verfolgt wird, der

Protokollerklärung vor dem VG aus dem Jahr 2005 nachzukommen, um damit auch den Rechtsstreit mit der Stadt Hockenheim vor dem Verwaltungsgericht einvernehmlich zu einem Ende bringen zu können. So habe ich das jedenfalls einer Stellungnahme entnommen.

Deshalb meine Frage: Ist das eine eigene Zielsetzung – was wir bisher so verstanden hätten –, und wie sähe es dann mit der Erfüllung dieser Zielsetzung aus, wenn in diesem Verfahren offenbar keine Einigung mit der Stadt Hockenheim erzielt werden kann?

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Wenn es sich überhaupt um ein Ziel dieses Vorhabens handelt, dann ist es sicher ein Nebenziel. Es kann nicht sozusagen von der Zustimmung der Stadt Hockenheim abhängen, ob für diese Maßnahme eine Planrechtfertigung besteht. Die Planrechtfertigung steht auch nicht sozusagen unter dem Junktim, dass mit dieser Maßnahme eine Übereinkunft erzielt wird.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Wenn Sie – ich frage es einfach nur einmal faktisch – allerdings nicht zu diesem einvernehmlichen Ergebnis kämen, dann ist für mich die Frage, wie es dann mit der Umsetzung der Maßnahme aussieht, weil nach wie vor unklar bleibt, wie dann das weitere Vorgehen ist, auch ob die Stadt möglicherweise die Klage weiterverfolgt und ob dann möglicherweise ganz andere Maßnahmen vor Gericht infrage stehen als die, die hier geplant sind, sodass, wenn keine Einigung erzielt werden kann, möglicherweise auch der Wille, diese Maßnahme umzusetzen, nicht sehr hoch sein könnte, was unter Umständen Rückschlüsse auf die Frage der Planrechtfertigung zulassen könnte.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Das sehe ich etwas anders. Denn das ist keine Frage der Planrechtfertigung. Wir verfolgen mit einer Lärmreduzierung ein von Eisenbahnrecht vorgegebenes und rechtfertigbares Ziel. Wie das verwaltungsgerichtliche Verfahren mit der Stadt Hockenheim ist und welche Lösungsmöglichkeiten, Vereinbarungen mit der Stadt Hockenheim gegebenenfalls in Zukunft getroffen werden, steht hier nicht infrage, sodass das hier, glaube ich, keine Frage der Planrechtfertigung ist.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Wie gesagt: Zunächst gibt es keine abschließende Entscheidung, sondern nur eine Diskussion darüber. Aber wenn möglicherweise von vornherein mit ziemlicher Sicherheit feststünde, dass eine Maßnahme nicht umgesetzt wird, dann kann das schon Rückschlüsse auf die Planrechtfertigung zulassen.

Es ist einfach die Frage: Wenn man auch in der Vergangenheit bestimmte Teilmaßnahmen nicht durchgeführt hat mit dem Hinweis darauf, dass man keine Insellösungen wolle, sondern eine abschließende, umfassende Regelung, dann ist diese ja immer noch nicht erreicht, wenn die Stadt Hockenheim mit dem, was hier herauskäme – – Sagen wir einmal so: Wenn das ihr Vorschlag wäre, dann wäre diese umfassende Regelung ja immer noch nicht erreicht. Damit ist die Frage: Wie sieht es dann tatsächlich mit der Umsetzung aus? – Das einfach nur einmal so als Frage.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Ich denke, die Sache betrifft letztlich allenfalls die Motivation und sozusagen den Grund für das Planfeststellungsverfahren, aber – so sage ich einmal – nicht das Planfeststellungsverfahren selbst.

Im Übrigen – um auf Ihre ursprüngliche Frage zurückzukommen – haben wir uns in dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren mit der Protokollerklärung verpflichtet, ein Planrecht zu beantragen. Insofern wäre auch das Ziel, erst einmal dieser Vereinbarung gerecht zu werden, mit einer Planfeststellung schon erfüllt.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Gut. Danke.

(Herr Waldmann [BISS]: Hat das jemand verstanden?)

Herr Dr. Aufsattler, Frau Fridrich, Herr Waldmann.

Herr Dr. Aufsattler (BISS):

Ich würde ganz gern einmal von den juristischen Winkelzügen wegkommen und die inhaltliche Frage stellen: Hat denn die Bahn irgendein Interesse daran, eine Lösung zu finden, die den Lärm tatsächlich reduziert? Denn wir haben ja bereits gehört, dass die Variante, die Sie bislang bevorzugen – die Variante V 07 –, dies allenfalls marginal tut und dass wir in Anbetracht der zu erwartenden höheren Zugfrequenzen am Ende mit dieser Variante in jedem Fall wieder in einer Situation landen, die unerträglich ist.

Ist die Bahn auch nur in irgendeiner Weise bereit, auf die berechtigten Forderungen der Bürger zuzugehen, oder beabsichtigen Sie, das hier rein formaljuristisch durchzuziehen?

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Dazu die klare Aussage, dass die DB Netz AG – da wiederhole ich mich – den Lärmschutz in Hockenheim definitiv und schnell verbessern will. Wir diskutieren seit langer, langer Zeit darüber, was dafür notwendig ist. Aber die DB Netz AG will und wird den Lärmschutz in Hockenheim verbessern. Wir kommen nachher noch in die inhaltliche Diskussion darüber, was dazu notwendig ist.

Mir ging es gerade eben in der Diskussion der beiden Juristen ähnlich. Unter diesem Tagesordnungspunkt – das muss man, glaube ich, Herr Maiwald, noch einmal klarstellen – geht es nur darum, ob es eine Rechtfertigung dafür gibt, dass wir als Vorhabenträgerin so ein Verfahren einreichen dürfen. Das ist eine Frage, die aus unserer Sicht – der Sicht der DB Netz AG – isoliert von dem Verwaltungsgerichtsverfahren zu sehen ist, weil wir, wie Herr Osthoff ausgeführt hat, unabhängig von dem Vorgang vor dem Verwaltungsgericht in der Lage sind, Planrecht für eine Verbesserung des Lärmschutzes einzureichen.

RA Frau Fridrich:

Genau an Ihren Beitrag, Herr Baßler, anknüpfend wäre für mich erst einmal die Frage aufzuwerfen: Planrechtfertigung – was heißt das? Heißt das mehr Schallschutz per se? Das ist natürlich ein legitimes Ziel, das auch unter den Sinn und Zweck und die Zielrichtung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes fällt. Ich denke, da bestand zwar Ende 2005 noch ein Dissens – wenn man jetzt einmal die Brücke zu dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren schlägt –, weil man damals erst einmal prüfen wollte – nachdem es da schon lange Vorgespräche und eine Vielzahl von Gutachten gab – und gefragt hat: Ist es tatsächlich zu laut? Wird die Schallschutzgarantie eingehalten, oder wird sie nicht eingehalten? Das war der erste Ansatzpunkt für das Prozedere, das man auch in der verwaltungsgerichtlichen Protokollerklärung so festgehalten hat.

Ich denke, über das Ob gibt es keinen Dissens zwischen der Seite der Vorhabenträgerin und der Stadt Hockenheim. Denn dass etwas passieren muss, ist klar. Das sehen auch die Betroffenen so. Das hätte eigentlich schon längst der Fall sein müssen.

Aber jetzt ist die zweite Frage: Wenn man Planrechtfertigung so versteht und so auslegt, dass man fragt: „Ist denn die konkret beantragte Variante V 07 vernünftigerweise geboten, und entspricht sie dem, was das Allgemeine Eisenbahngesetz vorsieht?“, dann würden wir natürlich sagen – das haben wir auch so geschrieben –: Da ist aus unserer Sicht schon deshalb vernünftigerweise ein großes Fragezeichen geboten, weil wir sagen: Die Variante V 07 bringt nicht einmal eine spürbare Lärminderung. Vor diesem Hintergrund ist deshalb auch zu sagen: Eine Verbesserung des Schallschutzes macht für uns nur dann Sinn, wenn sie auch spürbar ist.

Unter diesem Aspekt hatten wir die Planrechtfertigung zumindest infrage gestellt. Das heißt: Es hängt jetzt natürlich davon ab, wie man die Planrechtfertigung definiert und wie weitgehend man sie definiert.

Klar ist auch – das möchte ich hier auch noch einmal zur Klarstellung sagen –: Es geht hier nicht um eine freiwillige Lärmschutzmaßnahme, die die DB freundlicherweise der Stadt Hockenheim und ihren Bürgern zugutekommen lässt, sondern es geht hier seit Jahrzehnten darum, dass es eine Schallschutzgarantie gibt. Sie ist vertraglich vereinbart. Sie ist in dem PFB enthalten. Das legitime Recht der Betroffenen und auch der Stadt geht dahin, zu sagen: „Jetzt wollen wir, dass die Zusage eingehalten wird.“ Ich sage das jetzt ohne rechtliche Bewertung. Dazu dient natürlich unter anderem auch – weil man gemerkt hat, man kommt im Prozedere nicht weiter – ein Stück weit die Protokollerklärung, in der das weitere Prozedere festgelegt wurde.

Dass wir dann unter dem Strich verschiedene Auffassungen darüber haben, ob die Mindestforderung der Stadt mit Variante V 12 jetzt weitestgehend dem entspricht, bei dem man sagt: „Okay, das ist in etwa das, was der Schallschutzgarantie und deren Einhaltung möglicherweise am nächsten kommt“, das ist dann wieder ein anderes Thema. Deshalb schwimmen wir da auch so. Auch in den Diskussionen von früher, Herr Baßler, war das für uns eigentlich nicht das Thema. Das Thema war immer: Die Variante V 07 ist der Stadt aus den vorgetragenen Gründen deutlich zu wenig. Aber ansonsten ist Konsens: Es muss etwas passieren, und zwar schleunigst und dringend, und es muss etwas Sinnvolles passieren. Die Variante V 07 ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

In diesem Zusammenhang habe ich auch noch eine Frage, die sich vielleicht ein bisschen von der Planrechtfertigung löst, aber auf die Frage der Umsetzung bezieht. Mich würde einfach noch einmal interessieren: Wenn die Anhörungsbehörde zum Schluss – dazu kommen wir ja nach der Diskussion – der Planfeststellungsbehörde vorschlagen würde, die Variante V 12 zu verwirklichen, würde das dann von der Bahn umgesetzt?

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Ich glaube, tatsächlich verlassen wir jetzt den Bereich der Planrechtfertigung. Ich denke, die Diskussion darüber – einfach, um in der Tagesordnung zu bleiben – können wir an einer anderen Stelle führen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Das können wir gern machen. Ja oder nein?

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Wie gesagt: Darüber sollten wir an einer anderen Stelle diskutieren.

(Zurufe)

– Nein. Ich würde einfach gern im Grunde – –

(Lachen bei den Einwendern – Vereinzelt Beifall – Zurufe)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Okay. Das nehme ich zur Kenntnis. Alles klar.

RA Frau Fridrich:

Zu dieser Frage möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass bisher in den Diskussionen zwischen uns letztendlich immer die Frage war: Wer zahlt was? Darum geht es doch. Da brauchen wir uns nichts vorzumachen. Es war immer die Diskussion: Wenn die Stadt die Variante V12 als Mindestforderung hat, dann soll sie halt den Differenzbetrag zwischen der Variante V 12 und der Variante V 07 oder der Variante V 15 bringen. Es hieß immer: „Wenn Sie da eine Zusage vom Land oder vom Bund oder von wem auch immer haben oder es aus dem Stadtsäckel bezahlen, dann bauen wir Ihnen das. Das ist doch gar kein Thema.“

Insofern würde ich einmal stark vermuten: Wenn der Druck vom EBA oder von Ihnen käme nach dem Motto „Variante V 12 wäre die Variante, die zumindest das wäre, worauf auch ein Anspruch besteht“ – – Denn das ist ja die Position der Stadt, dass wir sagen: Wir haben uns zwar bemüht, Geld locker zu machen. Es wäre uns auch recht gewesen, wenn da jemand in die Bresche gesprungen wäre. Das ist aber eine politische Frage. Dabei geht es im Kern auch um die Finanzierungsfrage. Aber Fakt ist doch: Gebaut werden kann sie. Wenn das Eisenbahn-Bundesamt sagt oder Sie in Ihrer Empfehlung beim Anhörungsbericht sagen: „Das ist die Variante, die als Schallschutzvariante angemessen ist“, dann wäre das im Ergebnis so, dass eingeräumt wird: Es gibt einen Anspruch der Stadt, bzw. das ist die Variante, die man hätte verwirklichen müssen, und nicht die Variante V 07.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Ich finde es ein bisschen befremdlich. Ich unterstütze das, was Frau Fridrich gesagt hat. Das könnte so sein. Aber ich finde es befremdlich, dass uns die Anhörungsbehörde auffordert, darüber zu spekulieren, wie dann mit einem möglichen Beschluss des Eisenbahn-Bundesamts umgegangen wird. Das ist, denke ich, heute nicht Gegenstand der Erörterung, Herr Maiwald.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich wollte mir bloß ein abgerundetes Bild machen. Denn ich betrachte das für mich persönlich – aber das mag man auch anders beurteilen; deswegen sitzen wir ja auch hier

und diskutieren – durchaus im weitesten Sinne auch als zur Planrechtfertigung gehörend. Wie das dann einzuordnen ist, das ist ein ganz anderer Punkt. Das wird sich dann weisen. Deswegen sitzen wir ja auch zusammen und diskutieren darüber. Insofern danke für den Hinweis.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Nur noch ein Hinweis. Wir befinden uns ja nach wie vor noch bei TOP 5: Planrechtfertigung. Wir vertreten ja auch die Auffassung: Um einen Plan, ein Planfeststellungsverfahren rechtfertigen zu können, muss eine entsprechende Wirksamkeit damit verbunden sein. Bei dieser Wirksamkeit kommen natürlich wieder die 3 dB(A) zum Tragen. Daraus resultiert dann – nachdem auch bestätigt wurde, dass die Variante V 07 eine Wirksamkeit von 2 dB(A) mit sich bringt –, dass diese Wirksamkeit nicht gegeben ist und damit dieses Planfeststellungsverfahren nicht gerechtfertigt ist.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ja. Ich muss sagen, das alles ist sehr schwierig, denn ich finde, wir haben angesichts der Vorgeschichte schon eine besondere Verfahrenssituation. Da tauchen einige Fragen auf, die – ich meine das jetzt nicht ironisch – durchaus auch juristisch nicht ganz ohne sind. Das ist halt so. Wir befinden uns in einem förmlichen Verfahren, in dem wir uns einfach auch um diese Fragen kümmern müssen – ganz unabhängig von dem, was aus Sicht der Betroffenen sicher der Hauptpunkt ist. Es ist natürlich ein bisschen schwierig mit der Argumentation, einerseits zu sagen: „Ich brauche möglicherweise gar keine Planrechtfertigung“, und andererseits – – Ich will das nur andeuten. Man muss sehen, wie man damit umgeht.

RA Frau Fridrich:

Ich muss das nicht unter dem Thema Planrechtfertigung sehen. Man kann es da andocken. Aber wenn ich sage: „Die Variante V 07 ist eine untaugliche Maßnahme, weil sie die Lärminderung nicht bringt“, bin ich auf einer anderen Spielwiese. Letztendlich haben Sie das Thema mit dieser juristischen Einordnung ins Rennen gebracht. Wenn ich dann mitdenke und mich jetzt quasi hilfsweise in Ihre Position versetze – –

Insofern ist es natürlich die Kernargumentation zu dem verwaltungsgerichtlichen Vorgang. Diese stammt ja nicht von uns oder von der DB Netz AG – wenn ich sie insoweit einmal in Schutz nehmen darf –, sondern die haben Sie in den Schreiben, die Sie im Vorfeld an uns gerichtet haben, und auch in der vorläufigen Einschätzung aufgeworfen. Wenn man da mitdiskutieren will, muss man sich natürlich auf Ihren Gedanken einlassen. Das heißt aber nicht, dass ich diese Auffassung auch oder eben nicht vertrete.

Wir befinden uns ja hier in der Diskussion. Letztendlich ziehen Sie die Schlüsse daraus, die Sie dann der Planfeststellungsbehörde mitteilen. Was diese dann daraus macht – das wissen wir alle –, ist möglicherweise noch etwas ganz anderes. – Ohne Ihnen zu nahe treten zu wollen. Aber das haben wir alles schon erlebt.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Durchaus. – Gut.

Herr Waldmann (BISS):

Ich glaube, dass wir uns irgendwie im Kreis drehen. Es ist wohl, glaube ich, mittlerweile klar geworden: Es geht nicht um die Machbarkeit der Variante V 12, sondern es geht im Prinzip nur um diese 9 oder 10 Millionen €, also ums Geld. Aus der sogenannten Kosten-Nutzen-Abwägung resultiert, ob es einen Sinn macht.

Jetzt muss ich Ihnen sagen: Ich verstehe es, wenn man eine Kosten-Nutzen-Abwägung bei Stuttgart 21 macht. Dafür habe ich Verständnis. Aber wenn es um die Gesundheit von Tausenden von Menschen geht, und zwar nicht nur „die paar“ in Hockenheim – „die paar“ in Anführungszeichen –, sondern praktisch von oben bis unten um Tausende von Menschen, dann halte ich eine Kosten-Nutzen-Abwägung im Zusammenhang mit der Gesundheit der Menschen eigentlich für Zynismus pur. Ich kann mir da nicht helfen. Das ist nicht in Ordnung, wenn man das so sieht, sondern man muss hier wirklich vordergründig sehen: Wie kann man den Menschen helfen, damit sie wieder zu einer ruhigen Nacht kommen, damit sie wieder normal, vernünftig leben können.

Die Aussage von Herrn Osthoff – ich habe vorhin das Wort „freiwillig“ gehört – kann ich überhaupt nicht so sehen. Die Sache ist nicht freiwillig, sondern – auch da drehen wir uns im Kreis – wir haben einen Vertrag, und auf den pochen wir.

(Beifall)

Übrigens, wenn ich das vielleicht noch kurz anfügen darf: Ursprünglich einmal, wenn ich es noch recht in Erinnerung habe, sprachen wir bei Stuttgart 21 einmal, glaube ich, von 4,6 Milliarden €. Laut einer Zeitungsnotiz von letzter Woche ist die Fertigstellung nach einer neuesten Aussage der Bahn für 2025 geplant, und die Kosten werden von der Bahn mittlerweile mit 14,55 Milliarden € angesetzt – eine Steigerung von 4,6 auf 14,55 Milliarden €. Und wir sprechen hier von 9 oder 10 Millionen €. Entschuldigung! Jetzt könnte ich salopp sagen: Ich lache mich bald tot! Das ist eine Frechheit sondergleichen.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Gibt es noch Anmerkungen zur Planrechtfertigung? – Ich sehe eine Wortmeldung.

XXXX Einwender 9 (Einwender):

Ich komme aus Hockenheim. Ich rede hier auch als Betroffener. Ich wollte einmal fragen, auf was sich die Wirtschaftlichkeitsberechnung bezieht. Sie hatten angegeben die Bereiche von Q 1 bis – –

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

XXXX Einwender 9, ich darf Sie ganz kurz unterbrechen. Entschuldigung! Wir sind im Moment beim Thema Planrechtfertigung. Auf diese Fragen – das hatten wir ja gesagt – kommen wir im Zusammenhang mit Lärm. Darauf werden wir bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung zurückkommen. Wenn Sie das einfach noch im Hinterkopf behalten für Tagesordnungspunkt 6.

(Einwender 9 [Einwender]: Okay!)

– Ich danke Ihnen.

Planrechtfertigung. Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen dazu.

Wir können dann zum Thema Lärmschutz – eigentlich sind wir da schon die ganze Zeit –, zum Kernpunkt des Themas Lärmschutz kommen:

6. Lärmschutz

- **Einhaltung der Schallschutzgarantie**
- **Berechnung nach der 16. BImSchV**
- **Verkehrsprognose**
- **Schienenbonus**
- **Schalltechnische Wirksamkeit der Variante V 07**
- **Variante V 12**
- **§ 41 Absatz 2 BImSchG / Aktiver vor passiver Lärmschutz /**
Verhältnismäßigkeit
- **Höhe der Schallschutzwände**
- **Besonders überwachtes Gleis (BüG)**
- **Sonstige Maßnahmen des aktiven Schallschutzes**
- **Sonstiges**

Ich will einfach nur sagen – das habe ich ja schon gesagt –, dass wir 700 Einwendungen sowie eine Stellungnahme von BUND, LNV und NABU und insbesondere auch die umfassende Einwendung der Stadt Hockenheim vorliegen haben. Insofern gab es aus unserer Sicht nur noch einmal eine Vorfrage. Diese Frage hatte ich an die Vorhabenträgerin und die Stadt Hockenheim gestellt. Es geht ja beim Lärmschutz – jedenfalls nach bisherigem Verständnis der Anhörungsbehörde – um die Umsetzung der Protokollerklärung aus dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vom 13. Dezember 2005. So hatte ich es jedenfalls verstanden. Das ist auch die Sichtweise der Vorhabenträgerin, unter der sie den Antrag auf Planfeststellung gestellt hat.

Diese Protokollerklärung spielt natürlich eine Rolle bei der Frage: Über was reden wir überhaupt hinsichtlich der Grundlagen dessen, was dann die Bahn gemacht hat? Was verstehen eigentlich die Vorhabenträgerin und die Stadt Hockenheim überhaupt unter dieser Formulierung „Lärmschutzmaßnahmen ermitteln zu lassen für eine zweigeschossige Bebauung, wie wenn die Maßnahmen heute planfestzustellen wären“? Was ist darunter zu verstehen?

Denn wenn möglicherweise schon bei den Eingangsparametern unterschiedliche Vorstellungen herrschen würden, dann würde sich das unter Umständen natürlich auch auf das Ergebnis auswirken. Dann würde die Vorhabenträgerin etwas tun, bei dem sie davon ausgeht, dass es der Protokollerklärung entspreche, und die Stadt würde das nicht so sehen. Dann hätten wir schon bei den Eingangsparametern einen Dissens.

Deswegen würde ich einfach darum bitten – damit wir das auch im Protokoll haben –, dass sowohl die Vorhabenträgerin als auch die Stadt Hockenheim, wenn es geht, noch einmal kurz zusammenfassen, was sie unter dieser Protokollerklärung verstehen und ob sie bei den Ausgangswerten – die Schlussfolgerung ist etwas anderes – davon ausgehen, dass der Ansatz, der grundsätzlich gewählt wurde, zutreffend ist, oder ob es da schon einen Dissens gibt.

Wenn vielleicht die Bahn noch einmal aus ihrer Sicht darlegen könnte, was sie darunter versteht, und danach die Stadt Hockenheim. Das wäre nett.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das habe ich eigentlich schon eingangs in unserem Vortrag bzw. bei der Vorstellung des Vorhabens dargestellt. Wir haben den Lärmschutz auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Rechtslage ausgerichtet, und zwar so, als würde das damalige Vorhaben heute beantragt werden. Das heißt, eine vorhandene zweigleisige Anlage wird um zwei zusätzliche Gleise erweitert. Daher wäre im Sinne der baulichen Erweiterung um durchgängige Gleise die 16. BImSchV zu unterstellen. Das ist der Ansatz, mit dem wir das Gutachten und auch alles, was sich daraus ergibt, erstellt haben.

Reicht das, oder fehlt noch etwas, Herr Maiwald?

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich würde vielleicht erst einmal die Sicht der Stadt und die Frage besprechen, ob da von den Ausgangsparametern her insgesamt Konsens herrscht. Dann wäre das schon ein wichtiger Fingerzeig für mich.

RA Frau Fridrich:

Wir alle haben so ein bisschen das Problem, dass wir bis auf einen, der heute anwesend ist, bei dem Termin beim Verwaltungsgericht nicht dabei waren. Das heißt: Ich habe natürlich die

Protokollerklärung. Sie hat einen bestimmten Wortlaut. Man kennt auch die Umstände, die darum herum bestanden haben. Ein bisschen ist auch aus dem eine Seite langen Protokoll abzulesen. Aber es ist natürlich schwierig, Vorgänge zu interpretieren, bei denen man selbst nicht dabei war. Man kann sich nur Gedanken darüber machen, was damals im Hintergrund gewesen ist, was historisch gewesen ist, was die verschiedenen Positionen gewesen sind.

Zu dieser Protokollerklärung kam es ja dadurch – so habe ich es anhand der Akten nachvollziehen können und auch aus den Gesprächen mit Herrn Stulken, der nachher sicher auch noch etwas dazu sagen kann, mitgenommen –, dass man damals einfach vor dem Problem stand: Wie bekommt man eine Lösung hin? Das hat schon damit angefangen, dass man schon vor dem technischen Problem stand, wie man die Berechnungen mit der damaligen Schall 03, wie sie damals – ich glaube, 1974 – gültig war, und mit dem Erlass des Ministeriums zu den maßgeblichen Lärmgrenzwerten aus 1978 in die heute aktuellen Computerprogramme bekommt. Kann ich überhaupt noch mit so einem Programm rechnen? Gibt es das überhaupt für Computer? Wie bekommen wir, nachdem der Streit zwischen der Stadt und der Bahn ja schon seit Inbetriebnahme der Strecke bestanden hat – –

Es gab ja fast unmittelbar nach der Inbetriebnahme – das steht auch in unserer Einwendung drin – schon die ersten Beschwerden, bei denen es hieß: Das ist aber zu laut. Es gab dann verschiedene Messungen. Man konnte sich aber nicht dazu durchringen, im Konsens zu sagen: „Ja, es ist zu laut.“ Damals bestand der Versuch darin – so habe ich das verstanden –, zu schauen: Wie kann man sich auf eine gewisse Vorgehensweise verabreden, die es auch nach dem, was heute technisch an Computerprogrammen vorhanden ist, erlaubt, Werte berechnen und auch überprüfen zu können. Denn das ist dann das zweite Thema: Wenn nur einer es berechnen kann, aber ein anderer nicht mehr, dann wird es schwierig.

So lege ich die Protokollerklärung aus. Das war der Versuch, quasi einen Konsens für das Prozedere zu finden, wie man weiter vorgeht.

Jetzt ist natürlich die Frage, die Herr Lohr angesprochen hat – ist das eine wesentliche Änderung? ist das ein Neubau? –, damals sicherlich nicht so im Detail diskutiert worden, einfach weil man froh war, eine gemeinsame Richtung, auf die man sich geeinigt hat, zu finden. Wenn man aber sagt: „Wir tun so, als ob man das, was 1981 planfestgestellt worden ist, als Bestand nimmt“, dann muss man sich anschauen: Was ist denn damals gemacht worden? Was war denn Inhalt der Planfeststellung?

Es war eine Bestandsstrecke da. Eine Schnellbahnstrecke wurde neu gebaut. Aber es ist nicht nur eine wesentliche Änderung eines vorhandenen Schienenwegs, sondern damals war – das war ja der wesentliche Punkt – mit der Planfeststellung verbunden, Flächen zu bekommen, die Bahnstrecke weiter weg zu rücken und damit auch Flächen für die spätere Landesgartenschau zu gewinnen. Das war dann auch tatsächlich der Fall.

Das heißt, die vorhandene Rheintalbahn ist auf einem ganz langen Abschnitt, auf der kompletten Strecke auf der Hockenheimer Gemarkung, wesentlich abgerückt worden, und zwar zusammen mit der ICE-Trasse. Das ist eigentlich ein Neubauvorhaben. So haben wir es Ihnen auch geschrieben. Wenn man sich die Maßnahme anschaut und wenn man selbst heute gültige und heute vorhandene Rechtsprechung zu dem Thema Abgrenzung sieht, dann merkt man, dass das äußere Erscheinungsbild, das die Trasse insgesamt hat, heute ein ganz anderes ist, als es früher war. Deshalb gehen wir bei der Maßnahme – bauliche Maßnahme wie im PFB von 1981; darin ist ja die Rheintalbahn verlegt mit enthalten – davon aus, dass damals insgesamt ein Neubau der Strecke quasi mit beiden Trassen in den Blick genommen wurde, sowohl mit der Schnellfahrtrasse als auch mit der Rheintalbahn als komplett veränderte Trasse.

Aber dazu kann vielleicht Herr Stulken, der damals dabei war, noch etwas ausführen. Wir haben das schon schriftlich getan, aber ich denke, zur Abrundung wäre das nicht schlecht. Denn Thema ist ja: 3 dB(A) oder nicht? Wenn wir uns einigen können, dass das 3-dB(A)-Kriterium keine Rolle spielt, hätte ich mit einer anderen Auslegung auch kein Problem.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Wenn ich die Ausführungen von Herrn Lohr richtig verstanden habe, geht es aus Sicht der Bahn um eine wesentliche Änderung, allerdings mit durchgehenden Gleisen. Das würde dann bedeuten, wenn ich das richtig beurteile, dass die 3 dB(A) keine Rolle spielen.

Die Frage ist nur – wenn Sie sagen: „Das ist in Ordnung; ich habe das noch nicht vertieft geprüft“ –, ob sich aus durchgehenden Gleisen oder Neubaustrecken unterschiedliche Anforderungen ergeben oder unterschiedliche Ergebnisse herauskommen. Aber ich denke, wenn Sie, Stadt und Vorhabenträgerin, sich einig sind, dass die 3 dB(A) keine Rolle spielen, sondern dass man es im Grunde genommen faktisch wie einen Neubau behandelt, dann – – Okay.

Dann bestünde zu diesem Punkt, auch wenn man jetzt vielleicht einen leicht unterschiedlichen dogmatischen Ansatz hat, im Ergebnis kein entscheidungserheblicher Dissens. Wenn ich das einmal als Ergebnis feststellen darf.

(Herr Waldmann [BISS]: Ich habe eine Frage!)

– Ja.

Herr Waldmann (BISS):

Sie sprechen ja davon: Wenn heute eine Planung läuft, dann so, als ob die Strecke neu gebaut werden würde. Habe ich das richtig verstanden? Meine Frage geht eigentlich an Frau Fridrich: Hat sich die Rechtsgrundlage von 1974 – seitdem reden wir ja darüber – bis zum heutigen Tag zugunsten der Bevölkerung oder zuungunsten der Bevölkerung geändert?

Dann möchte ich noch einen zweiten Aspekt hinzufügen. Er betrifft das, was Frau Fridrich hier mit der Verlegung der Bahn angeführt hat. Es gibt hier im Saal vielleicht Bürger, die noch keine 40 Jahre in Hockenheim wohnen. Die ursprüngliche Planung der Bahn in den Siebzigerjahren war, wie wir von Herrn Bundesbahndirektor Völkle damals mitgeteilt bekommen haben, die Neubaustrecke neben die alte Rheintalbahn zu legen. Dazu muss man wissen, dass die alte Rheintalbahn dort verlief, wo heute der Hauptweg des Gartenschaugeländes angelegt ist. Das ist Fakt. Das war für uns damals, im August 1974, Veranlassung eine Bürgerinitiative zu gründen, um gegen dieses Vorhaben zu protestieren. Denn wenn das durchgesetzt worden wäre, dann wäre eine Katastrophe unvorstellbaren Ausmaßes auf die Stadt zugekommen.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Aber die Frage von Frau Fridrich – –

Herr Waldmann (BISS):

Ich richte noch einmal die Frage an Frau Fridrich bezüglich der Rechtslage, die ich eingangs gestellt habe.

RA Frau Fridrich:

Die Rechtslage hat sich seit 1974 mit Sicherheit geändert.

Herr Waldmann (BISS):

Ich will wissen: Zugunsten der Bevölkerung oder zuungunsten der Bevölkerung? Alles andere ist für mich eigentlich sekundär.

RA Frau Fridrich:

Das kann man so nicht sagen. Das kann ich Ihnen so schwarz-weiß nicht beantworten.

(Herr Waldmann [BISS]: Also „Jein“!)

Der Jurist sagt immer: Es kommt darauf an. Es gibt natürlich verschiedene Regelwerke. 1974 hatten Sie ja noch keinen planfestgestellten Abschnitt des Ausbaus. Ich habe die Zahlen von 1974 jetzt nicht im Kopf. Deshalb habe ich jetzt ein Problem damit, Ihnen zu sagen, es sei besser oder schlechter. Man kann sagen: Es ist auf jeden Fall anders.

(Herr Waldmann [BISS]: Das habe ich kapiert!)

Wenn man damals – wir haben ja die Zahlen gesehen – andere Zugzahlen, anderes Material oder was damals dort gefahren ist, zugrunde gelegt hätte – – Aber ich kann Ihnen das nicht mit Ja oder Nein beantworten. Das ist auch nicht meine Aufgabe. Fragen Sie einmal die Vorhabenträgerin.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Gut. Ich glaube, da müssten wir dann wahrscheinlich noch eine Unterarbeitsgruppe einsetzen, die die verschiedenen Rechtsänderungen usw. untersucht.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Auch wenn ich 1974 noch nicht dabei war und 1974 auch noch nicht in dieser Funktion unterwegs war, kann ich, glaube ich, trotzdem antworten.

(Zuruf des Herrn Waldmann [BISS])

Wenn Sie mich nicht auf diese Aussage festnageln, kann ich auf jeden Fall sagen: Heute haben wir eine Rechtslage, und zwar eine zum Schutz der Anwohnerschaft gegen Immissionen aus dem Lärm. 1974 hatten wir an dieser Stelle nichts. Wir hatten das Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht in dieser Form. Von der 16. BImSchV konnte man überhaupt noch nicht träumen. Es gab sie noch nicht. Vielmehr gab es im Prinzip so ein bisschen, was sich der eine oder andere Politiker überlegt hatte.

Das war damals die Rechtslage. Deswegen ist damals auch diese Vorgehensweise so erfolgt. Das ist alles.

Was man auf jeden Fall sagen kann, ist: Wir haben heute eine Rechtsprechung. Die Rechtsprechung ist heute definitiv um ein Vielfaches betroffenenfreundlicher als 1974.

(Herr Waldmann [BISS]: Wo ist dann die Schwierigkeit, das von 1974 umzusetzen?)

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Vielleicht nur eine Sache auch zu Ihnen, Herr Waldmann, die ich nur einmal anmerken möchte, weil sich das gerade anbietet. Frau Fridrich hat es gesagt – Sie haben es auch gesagt –: Die Rheintalbahn, die heute einen wesentlichen Teil der Immissionen ausmacht, ist verlegt worden, um für die Bundesgartenschau Platz zu schaffen. Sie ist auch auf Betreiben der Bürgerinitiative verlegt worden. Wäre sie nicht verlegt worden, dann hätte im Grunde auch im Planfeststellungsverfahren von 1981 überhaupt kein Anspruch auf Lärmschutz bestanden.

Herr Waldmann (BISS):

Herr Osthoff, wenn das so durchgegangen wäre, versichere ich Ihnen, dann wäre die Bevölkerung wahrscheinlich so auf die Barrikaden gegangen, dass es eine kleine Revolution gegeben hätte.

Eines ist klar: Die Bahn ist nicht wegen des Gartenschaugeländes verlegt worden. Das Gartenschaugelände hat sich ergeben, weil die Bahn dann eben verlegt worden ist.

(Zuruf)

Ich spreche hier von dem, was Herr Bundesbahndirektor Völkle uns damals als Erstes offeriert hat. Es ist der Vorteil meines Alters, dass ich das alles noch miterlebt habe. Demnach sollte die alte Rheintalbahn bleiben, und die Neubaustrecke hätte neben die alte Rheintalbahn gelegt werden sollen. Das war die erste Aussage. Denn sonst hätte es unsere Bürgerinitiative 1974 gar nicht gegeben. Das ist Fakt.

(Herr Lohr [Vorhabenträgerin]: Wir haben aber heute! Das ist egal!
Wir haben heute!)

– Ja, sicher. Herr Lohr, es geht doch nur darum – wir drehen uns im Kreis; das habe ich vorhin schon gesagt –, dass wir damals einfach, als wir zusammen mit Herrn Samaras in Karlsruhe gesessen haben, gesagt haben – Herr Rink von der Firma Genest hat das auch bestätigt –: Diese Werte sind einzuhalten. Es ging um diese 50 dB(A). Wir haben uns sogar 2 dB(A) Toleranz abhandeln lassen. Aber wir haben gesagt: 65 dB(A) müssen das Maximale sein. Das hat uns auch Herr Rink von der Firma Genest damals so bestätigt. Wir sind ja keine Fachleute für Schall und Immissionen. Wir müssen uns auf das verlassen, was Leute wie Herr Rink von Genest uns gesagt haben. Das wurde für machbar gehalten, und darauf fußt unsere Argumentation. Das ist das Problem, und nichts anderes.

(Beifall)

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Wenn ich eine Wertung abgeben darf: Ich denke, die Argumentationsschiene, dass die Bahn verlegt wurde, weil die Stadt Hockenheim dort einen Gartenschaupark hegen und pflegen – zunächst einmal errichten – wollte, war ein bisschen daneben. Das würde ich jetzt einmal sagen. Ich denke, was die vorherige Diskussion anbelangt: Da ergeben sich doch über die damals nicht vorhandenen Regelungen gute Gründe dafür, dass man nachvollziehen kann, warum man diese Regelungen 1981/1982 dann mit der Vereinbarung geschaffen hat, um auch diese Verbindlichkeit zu schaffen. Wir fordern im Grunde nichts anderes ein, als dass diese Verbindlichkeit hergestellt wird. Nichts anderes!

Herr Gotthardt (BISS):

Als Nichtjurist würde ich sagen: Wir stellen uns heute wesentlich schlechter als damals. Wir haben eine Vereinbarung. Da wurden Werte zugesagt. Da wurde ein Vollschutz zugesagt bis 7 m Bauhöhe – so, wie er heute bei „Baden 21“ Stand der Technik ist, wie die Zusagen getroffen werden. Wir stehen heute hier und sprechen über eine gesetzliche Regelung, und Sie wollen 3 000 Wohneinheiten in die Isolation schicken, indem Sie sagen: „Passiver Lärmschutz.“ Der ganze Freizeitbereich wird damit weiterhin leiden. Die Freizeitgestaltung in Hockenheim ist durch die Lärmbelastung äußerst problematisch.

RA Frau Fridrich:

Herr Lohr, es ist richtig: Zu der damaligen Zeit gab es nicht viel. Das weiß ich zwar nicht aus eigener Erfahrung, aber aus dem, was man so liest. Natürlich war damals völlig unklar, nach welchen Werten man sich bei der Bewertung von Eisenbahnlärm zu richten hat. Das war auch beim Straßenlärm ein Thema. In dieser ganzen Lärmthematik hat ein großer Umbruch stattgefunden.

Aber ein bisschen hatte man schon. Es gab zumindest einen Erlass von 1978, der festgelegt hat, welche Werte bei solchen Verfahren, insbesondere bei der Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart, für die es ein erhebliches Interesse gab, anzuwenden sind. Ganz im luftleeren Raum hat man sich nicht bewegt. Es kommt ja auch nicht von ungefähr, dass auch die Bahn damals diese Schallschutzgarantie abgegeben hat. Denn man wollte das ganze Verfahren mit den verschiedenen Arbeitsgruppen und Sitzungen natürlich einvernehmlich regeln.

Klar ist: Es gibt die Schallschutzgarantie. Sie ist aus unserer Sicht nach wie vor gültig. Aber sie ist natürlich in einer anderen Zeit abgegeben worden, sodass wir uns jetzt schwertun, das zu berechnen. Genau das war ja – zumindest aus meiner Sicht – der Ansatz in dem verwaltungsgerichtlichen Protokoll, dass man gefragt hat: Wie bekommt man die Kuh vom Eis? Was sind denn 50 dB(A) plus 2 dB(A) rechnerisch, wenn ich eine andere Schall 03 habe? Eine Schall 03 gab es damals, glaube ich, auch schon. Und nach was richte ich mich da? Ist da die DIN 18005 eine weitere Maßgabe? Sie steht ja sogar auch als „maßgeblich“ in den Vereinbarungen. Insofern war natürlich diese Konstruktion in dem verwaltungsgerichtlichen Vergleich eine Hilfskonstruktion, bei der man gefragt hat: Wie können wir das jetzt sehen?

Das ist natürlich ein Stück weit auch in die allererste Stellungnahme von hils consult von 2007 eingeflossen – wobei ich gar nicht weiß, ob sie der Anhörungsbehörde vorliegt –, in der der Gutachter im Prinzip versucht hat, nach heutigen Maßstäben zu schauen: Was entspricht in etwa dem, was man damals an Wert vereinbart hat, mit den jetzigen Berechnungsmethoden? Der Gutachter hat damals gesagt: Okay, wenn man die 16. BImSchV von heute nimmt und den Schienenbonus weglässt, dann sind wir in etwa bei dem, was die Schallschutzgarantie unterm Strich bedeutet hat. – Das nur so als Abrundung des ganzen Themas.

Natürlich sind in der Vereinbarung Maximalpegel aufgeführt, die natürlich so weder im Antrag stehen noch offensichtlich in der 16. BImSchV geregelt sind. Ob man das für richtig oder für falsch hält, ist noch einmal ein ganz anders Thema. Aber das sind Punkte, die in dem Zusammenspiel dessen, was man mit dieser Protokollerklärung gemeint hat und – wir sind ja bei der Frage, wie wir sie auszulegen haben – was darunter verstanden worden ist, natürlich auch mit zu berücksichtigen sind.

Jetzt würde ich trotzdem gern noch einmal Herrn Stulken zu diesem Thema ins Rennen bringen, wenn Sie einverstanden sind; denn er ist der Einzige hier im Saal, der damals dabei war.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich bin einverstanden.

Herr Stulken (Stadt Hockenheim):

Ich möchte nur noch einmal berichten. Ich durfte damals bei der Verhandlung dabei sein. Ich möchte noch einmal berichten: Die Beklagte bietet an, binnen eines Jahres Lärmschutzmaßnahmen ermitteln zu lassen. Die Grundlage dafür war natürlich das Datum der Verhandlung. Das war der 13. Dezember 2005. Also gilt die Grundlage seit damals, seit dem Zeitpunkt 13. Dezember 2005. Wir haben damals gesagt: binnen eines Jahres. Dabei haben wir vonseiten der Stadt schon damals darauf hingewiesen, dass uns dieses eine Jahr eigentlich viel zu lang war, weil wir weiterkommen wollten.

Man stand dann also doch vor dem Problem, dass in schalltechnischer Hinsicht die 1976 angewandten Berechnungsmethoden und -grundlagen nicht anwendbar waren bzw. mit den 2005 vorhandenen Softwareprogrammen eine Berechnung entsprechend der damaligen Berechnungsmethodik und der damaligen Anforderungen nicht mehr möglich war. Deshalb haben sich die Parteien damals darauf verständigt, die heute vorhandenen Regelungen zugrunde zu legen. So ist es damals gesagt worden, und zwar auf der Basis des Datums der Verhandlung.

Ich möchte noch dazusagen: In Punkt 3 des Protokolls steht:

Die Beklagte verpflichtet sich, wenn sich danach planfeststellungsbedürftige Maßnahmen und aktiver Lärmschutz als erforderlich erweisen sollten, einen entsprechenden Antrag zu stellen.

Ich kann mich aber ganz genau daran erinnern, dass der Richter uns in der Verhandlung gemeinsam ermahnt hat und gesagt hat, dass wir uns vorher einigen sollen und sagen sollen, dass wir beide dahinter stehen, und erst dann ein Antrag eingereicht wird. Wenn das nicht klappt, dann sollen wir bitte nach dem Ruhen des Verfahrens wiederkommen.

Das waren die Worte des Richters, und auch ich möchte noch einmal deutlich sagen, dass das unsere Marschrichtung war.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Ich denke, aus unserer Sicht spricht nichts dagegen – so haben wir das bisher auch gesehen –, dass man, wenn man die Berechnungsvorschriften, die zu diesen zugesagten Werten geführt haben, nicht mehr hinbekommt, im Grunde von der Prämisse ausgeht, dass die

Einhaltung der Vorschriften der 16. BImSchV, also der aktuellen Vorschriftenlage, ungefähr den Zusagen entspricht. Davon gehen wir auch aus. Da haben wir keinen Dissens.

RA Frau Fridrich:

Auf einen Punkt möchte ich noch einmal besonders hinweisen, weil er auch bei Ihnen, Herr Maiwald, unter den Tisch gefallen ist. Herr Stulken hat es gerade noch einmal erwähnt: Man ist damals davon ausgegangen, dass man innerhalb eines Jahres den notwendigen Lärmschutz ermittelt. Das kann natürlich nachher bei der Frage, welchen Prognosehorizont ich annehme, eine Rolle spielen. Denn die ersten Untersuchungen, die gesagt haben: „Okay, wir haben hier ein Problem“ – ich sage es einmal ganz salopp –, lagen Mitte 2007 vor.

Ich weiß noch, Herr Baßler: In unserem denkwürdigen Gespräch im Dezember 2007 – da durften wir beide schon dabei sein – war eigentlich aus meiner Sicht zum ersten Mal festgehalten – damals auch im Protokoll, das abgestimmt war –: Jawohl, es ist ein Handlungsbedarf vorhanden. Das war damals schon ein Fortschritt, nachdem man sich schon jahrelang darüber gezoft hatte, ob es überhaupt ein Problem gibt oder nicht. Aber es war klar: Es gibt ein Problem.

Dann war die Situation der Stadt, dass wir gesagt haben: In dem Gutachten von 2007 waren noch keine konkreten Lärmschutzmaßnahmen festgelegt. Es gab auch noch das Thema Bautechnik: Was ist Bestand? Was muss man eingeben? Da gab es auch noch einige Dinge zu tun, weil man natürlich nicht mehr die Details der Unterlagen über die Schallschutzwirkung hatte bzw. von dem, was dort eingebaut wurde usw. Das war damals nicht ganz einfach.

Fakt ist: Dieses Gutachten, das dann erst eine Variante richtig ins Spiel gebracht hat, war ja erst von Mitte 2011. Das heißt, von dem Zeitpunkt an, den die Parteien damals im Blick hatten – ausgehend von 2005 zu sagen: Ende 2006, innerhalb eines Jahres, ist alles über die Bühne –, vergingen erst noch mal fünf Jahre, bis man quasi das komplette Ergebnis dieser Untersuchung auf dem Tisch hatte. Das war natürlich nicht das, was man sich damals zeitlich vorgestellt hatte.

Das ist natürlich auch kein Thema, das die Stadt zu vertreten hätte. Ich sage das, damit es dann nicht hinterher heißt: Okay, 2005 und heute – – Herr Stulken hat es gesagt: Damals hatte man 2005 im Blick. Das war zur damaligen Zeit das Heute. Man hat natürlich Schallschutzmaßnahmen nach dem Regelwerk der 16. BImSchV und den entsprechenden Vorschriften sowie der Rechtsprechung, von diesem Zeitpunkt aus betrachtet, im Blick gehabt, aber die Regelung natürlich nicht so verstanden, dass das auch dann noch gilt, wenn man dieses Zeitfenster von einem Jahr schon deutlich überschritten hat und die Zeit bis zum Antrag bis ins Jahr 2012 reicht.

Den Aspekt, was danach noch passiert ist, muss man entsprechend mit einbeziehen. Das ist aber dann noch einmal ein Thema bei der Prognose, wenn man sich auf die Basis-Protokollerklärung einlässt.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Gut. Dazu werden Sie sicher bei der Prognose noch etwas sagen. Da ist mir noch nicht so ganz klar geworden, was die konkreten Auswirkungen sind. Wie gesagt: Aus unserer Sicht geht es zunächst einmal um die Frage: Habe ich überhaupt einen Konsens über die Eingangswerte? Dass ich dann anschließend noch keinen Konsens über die Ausgangswerte habe, ist ein anderes Thema. Es liegt ja offen zutage, dass das nicht der Fall ist. Aber kann ich überhaupt zu den richtigen Schlussfolgerungen kommen, wenn ich schon keinen Konsens über die Ausgangswerte habe? Deswegen ist mir das wichtig.

Ich nehme jetzt im Moment aus der Diskussion mit, dass in verschiedenen Punkten offensichtlich Konsens besteht, dass es aber durchaus – sagen wir einmal so – unterschiedliche Ansatzpunkte zum Zeitpunkt geben kann, also zu der Frage, ab wann das Heute zu gelten hat. Wobei mir dann auch noch nicht klar ist, welche Auswirkungen das hätte. Es wäre sicher gut, wenn man sich da verständigen kann und sagen kann: Vom Ansatz ist es im Ergebnis tragbar. Wir konzentrieren uns auf das Ergebnis: Kann ich mit dem, was ich dort gemacht habe, was die Vorhabenträgerin von den Ansatzwerten her gemacht hat, leben? Ich kann natürlich aus Ihrer Sicht nicht mit dem Ergebnis leben. Aber wenn der Ansatz richtig ist, dann muss ich das an dieser Stelle nicht weiter vertiefen.

Aber wenn natürlich schon ein vertiefter Dissens über die Ausgangswerte besteht, dann kann man schon nicht mehr mit den Gutachten arbeiten, weil schon die Ausgangswerte strittig sind – möglicherweise.

RA Frau Fridrich:

Herr Maiwald, ich habe ein bisschen ein Problem mit Ihrer Wortwahl. Ich weiß nicht, ob das in die Richtung geht. Was ist denn für Sie die Ausgangsbasis, und was sind für Sie die Eingangsgrößen? Denn die Frage, welches Rechenprogramm ich als Gerüst nehme, ist das eine. Ich denke, es besteht Konsens darüber, dass die Software richtig rechnet. Aber die Frage ist: Meinen Sie mit Ausgangsdaten Prognosezahlen, Belastungszahlen, die Bestandsstrecke? Mir ist nicht klar, was Sie unter welchem Begriff verstehen. Deshalb tue ich mich etwas schwer, Ihnen zu sagen: „Okay, wir haben einen Konsens zur Anwendung der 16. BImSchV. Wir haben einen Dissens bei den Prognosen. Wir haben einen Dissens bei der Abwägung nach § 41 Absatz 2 BImSchG.“ Da würde ich mich wohler fühlen, wenn Sie das einmal definieren könnten. Denn dann könnten wir uns besser darauf einrichten.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Frau Fridrich, genau da ist das Problem. Ich weiß auch nicht, was ich mit der Protokollerklärung anfangen soll. Das müssten hier eigentlich die Parteien sagen, was sie

unter der Protokollerklärung verstehen. Denn das ist für mich das Maßgebliche, an dem ich das zu beurteilen habe. Wenn ich das nicht weiß – – Ich werde meinen Anhörungsbericht trotzdem abgeben. Aber wenn wir am Schluss zu einer Einigung kommen wollen – in welcher Form auch immer –, dann ist es eigentlich aus meiner Sicht richtig, dass man von Anfang an gemeinsam festlegt, was man darunter versteht und wie man gemeinsam mit Berechnungen vorgeht, ob wenigstens die Eingangsparameter stimmen, was der Prognosezeitraum ist, von wo ab man rechnet. Berechne ich eine Gesamtlärmbelastung? Das ist ja möglicherweise bei Lärmberechnungen so, die nach der heutigen Rechtslage erfolgen. Da spielt nicht nur die 16. BImSchV eine Rolle, sondern da spielt auch die Gesamtlärmbelastung eine Rolle. Ist das überhaupt gemeint?

Ich kenne diese Protokollerklärung nicht. Ich sage einmal so – das sage ich hier auch ganz offen –: Ich kann es mir einfach machen und sagen: „Das brauchte ich gar nicht zu problematisieren. Wir beschränken uns dann auf die Ergebnisse.“ Aber wenn wir zu einer Lösung kommen wollen und schon am Anfang die Schwierigkeit haben, festzulegen, was denn überhaupt gemeint ist, dann komme ich natürlich auch beim Ergebnis mit unterschiedlichen Ansätzen vom Ausgangspunkt nie zu einheitlichen Ergebnissen. Das ist der Punkt.

Deswegen kann ich Ihnen natürlich nichts zur Protokollerklärung sagen. Ich hätte das gern von den Parteien. Ich habe sie jetzt hier und werde sie auch weitergeben.

RA Frau Fridrich:

Noch einmal dazu. Ich habe vorhin versucht, auch ein bisschen die Schwierigkeit darzustellen. Wir alle waren nicht dabei, bis auf Herrn Stulken. Er hat Ihnen gerade seine Wahrnehmung des Termins mitgeteilt. Wir haben das auch schriftlich mitgeteilt.

Ich habe ein bisschen Bedenken, weil ich nicht weiß, ob man damals – dazu kann Herr Stulken sicherlich auch noch einmal etwas sagen – in der mündlichen Verhandlung schon so ins Detail gegangen ist, wie Sie das jetzt quasi von uns abfordern. Herr Stulken kann sicherlich noch etwas dazu sagen, wie er es damals wahrgenommen hat. Der bei der Stadt zuständige Jurist ist leider nicht mehr zu befragen. Man kann ihn zwar noch befragen, aber er weiß nichts mehr. Insofern ist es natürlich auch schwierig, da etwas herauszulesen, worüber man sich damals möglicherweise gar keinen Kopf gemacht hat. So sage ich jetzt einmal.

Deshalb sind wir auch ein bisschen am Zögern. Man kann natürlich den Wortlaut – so, wie er vorliegt – jetzt juristisch auslegen. Aber ich glaube, das, was im Umfeld war, wie es dazu kam, die Historie, ist doch für mich eigentlich das wesentlich Wichtigere. Denn die Protokollerklärung stand damals auch nicht im luftleeren Raum. Herr Stulken kann vielleicht zu den Punkten, die Sie jetzt auch angesprochen haben, noch einmal etwas sagen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Gern, Frau Fridrich. Ich will nur eines der guten Ordnung halber anmerken: Wir vonseiten der Anhörungsbehörde haben noch sehr viel später mit diesem Vorhaben zu tun gehabt als viele der hier Anwesenden und Betroffenen. Wir tun uns naturgemäß noch schwerer damit, dies beurteilen zu können. Allerdings meine ich: Wenn ich auf der Grundlage einer Protokollerklärung – ich will es nicht „Vergleich“ nennen – etwas mache – –

Ich habe auch Verständnis dafür, dass man sie nach zehn Jahren vielleicht nicht mehr im Einzelnen nachhalten kann. Aber es müssen meines Erachtens zumindest gemeinsame Vorstellungen über diese Protokollerklärung herrschen. Ich würde nicht etwas anfangen, ohne dass ich wissen wollte, was der andere, mit dem ich das vereinbart habe, unter dieser Protokollerklärung versteht. Denn ich hänge da einen Haufen Arbeit hinein, und zum Schluss sagt mir der andere: „Das habe ich unter der Protokollerklärung nicht verstanden.“

Wenn man sich damals nicht verständigt hat, dann müsste man zumindest heute sagen: Ja, das sind die maßgeblichen Parameter, und so, wie die maßgeblichen Gutachten angegangen worden sind, entspricht das nach unserem heutigen Verständnis zumindest einmal der Protokollerklärung. Dass man dann weiter über die Ergebnisse diskutiert, ist ein anderer Punkt. Aber wir müssen – dann eben zumindest heute – auch einen Konsens über die Eingangswerte finden. Sonst sage ich: Ich arbeite auf unsicherer Grundlage.

Wie es die Planfeststellungsbehörde beurteilt – wir wiederholen uns da –, ist Sache der Planfeststellungsbehörde. Aber als Anhörungsbehörde muss ich auch die maßgeblichen Rahmenbedingungen mitteilen. Das wäre sicher eine maßgebliche Rahmenbedingung. Was jemand anders daraus macht, muss er dann zum Schluss verantworten.

Herr Stulken, wenn Sie dazu etwas sagen wollen.

Herr Stulken (Stadt Hockenheim):

Ich möchte nur noch einmal sagen, dass in der Verhandlung natürlich nicht so im Detail darüber gesprochen worden ist. Es sollte nur folgendermaßen sein: Die Gutachten sollten entsprechend der aktuellen Vorschriften und Rechtslage erstellt werden. Dann sollte als Ergebnis, wenn das Gutachten vorliegt und Ergebnisse da sind, ein Antrag auf ein Planfeststellungsverfahren eingereicht werden, als ob heute neu gebaut würde.

Für mich ist dann natürlich auch ganz klar: Wenn man sagt: „binnen eines Jahres“ – wir haben noch Wert darauf gelegt, dass es möglichst schneller gehen soll –, dann spielt das Datum der Protokollerklärung, der 13. Dezember 2005, schon eine ganz wesentliche Rolle. Das und kein anderes Datum ist für mich dann auch ganz klar die Rechtslage.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Ich frage mich gerade ein bisschen, über was wir diskutieren. Denn mir kommt es so vor, als ob wir dem jetzt laufenden Verfahren die Grundlage absprächen, weil das Verfahren nicht im Sinne der Vereinbarung vor dem Verwaltungsgericht wäre.

Ich will jetzt einfach einmal die Gemeinsamkeiten herausstellen – Herr Gummer und Frau Fridrich stoppen mich bitte, wenn notwendig –, über die wir uns schon einig sind, damit Sie vonseiten der Anhörungsbehörde auch ein Gefühl dafür bekommen, wo noch die Konfliktpunkte sind, über die wir diskutieren müssen.

Wir sind uns einig, dass wir gemeinsam ein Gutachten erstellen wollten, das die DB Netz AG in Auftrag gegeben hat, das ermittelt, in welchen Bereichen es Grenzwertüberschreitungen nach der heutigen Rechtslage gibt. Wir waren uns einig, dass wir auf dieser Basis Maßnahmen definieren, die möglich sind, um die Grenzwerte einzuhalten. Wir sind uns einig, dass wir uns anhand der Kosten-Nutzen-Abwägung, die heute Standard ist – so wenig Verständnis der Einzelne vielleicht dafür hat; aber das ist einfach das Mittel, mit dem die Bundesrepublik uns vorgibt, wie wir Lärmschutz definieren –, einer technischen Lösung nähern. Bis dahin sind wir, beide Parteien, auch der Meinung, dass wir uns an den Vergleich vor dem Verwaltungsgericht gehalten haben.

Jetzt kommt der spannende Punkt. Jetzt kommt nämlich, wie vorhin schon angesprochen, die Diskussion über die Eingangsparameter, im Wesentlichen die Zugzahlen, und jetzt kommt die Diskussion über die Berücksichtigung von Abwägungspunkten, die gegebenenfalls über das reine Kosten-Nutzen-Verhältnis hinausgehen. Aber dass wir heute hier sind, weil wir gemeinsam ein Planrechtsverfahren für einen verbesserten Schallschutz haben wollen, das ist unstrittig. Dass das aus der Vereinbarung vor dem Verwaltungsgericht resultiert, ist unstrittig. Handwerklich, wie die Grenzwertüberschreitungen ermittelt werden, besteht absoluter Konsens – mit Ausnahme der Eingangsparameter. Aber zum Rechenverfahren als solches gibt es keine unterschiedlichen Meinungen zwischen der Stadt und der DB Netz AG.

Ich finde, wir sollten diesen Punkt jetzt auch verlassen und schnellstmöglich zu den wichtigen Punkten kommen, nämlich zu den Zugzahlen und zu der Abwägung der Varianten. Denn das sind die Knackpunkte, über die wir heute sprechen wollen, und nicht darüber, ob das Verfahren jetzt im Sinne einer Vereinbarung vor dem Verwaltungsgericht ist. Ich bin leider nicht so tief in der Materie wie Sie, Herr Stulken, aber ich glaube, der Weg, den wir gegangen sind, ist definitiv länger, als die geistigen Väter der Vereinbarung es damals vorgesehen hatten. Aber es ist noch immer der Weg, der vorgesehen war.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Das Ansinnen, Herr Baßler, hört sich zunächst einmal ganz gut an, wenn es denn eine gemeinsame Grundlage dafür gibt. Wir haben ja vor dem Verwaltungsgericht diese Vereinbarung mit entsprechenden Maßgaben, auch einer zeitlichen Bindung, erzielt.

Wenn wir uns über die Eingangsgrundlagen unterhalten, im Ergebnis aber – so, wie es im Moment aussieht – nicht zusammenkommen, dann stellt sich für mich ganz einfach die Frage, ob denn, wenn wir in Richtung auf ein gemeinsames Ergebnis diskutieren wollen, die Vorhabenträgerin überhaupt in der Lage und bereit ist, ein anderes Ergebnis zu erzielen als diese Variante V 07, die Sie in das Planfeststellungsverfahren eingebracht haben.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Was wäre dann aber die Folge, die sich für Sie daraus ergibt, wenn wir uns jetzt im Anhörungstermin oder in weiterführenden Gesprächen nicht einig werden? Wäre dann der Anspruch der Stadt Hockenheim, dass das Verfahren unterbrochen, gestoppt oder gar abgebrochen wird?

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Wir rufen die Klage wieder auf.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Osthoff hat sich noch zu Wort gemeldet.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Vielleicht eine wiederholende Frage, nur damit ich – so sage ich einmal – alle Punkte richtig verstanden habe. Wir sind uns vielleicht noch uneins über das Ergebnis: Wie muss eine Maßnahme, die auch dem getroffenen Vergleich genügt und ihn erfüllt, aussehen? Aber wenn ich Frau Fridrich und Herrn Stulken richtig verstanden habe, sind wir uns einig darüber, über die Ausgangspunkte des Verfahrens zu einem Ergebnis zu kommen, indem wir uns nämlich, weil man die ursprünglichen Grenzwerte zum Zeitpunkt der Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht nicht mehr berechnen konnte, einig waren: Wir prüfen die Maßnahme und beantragen sie so, als ob sie 2005 und mit den Ausgangswerten von 2005 – oder jedenfalls keinen schlechteren Ausgangswerten – als Neubau bzw. als wesentliche Änderung genehmigt würde. Habe ich das richtig verstanden?

RA Frau Fridrich:

Das war auch das, was Herr Baßler vorhin so darstellte. Deshalb haben wir auch nicht widersprochen.

Wie gesagt: Es ist noch die Frage nach dem Prognosehorizont. Aber ich sage einmal: Das sind ja Punkte – Ich wiederhole es jetzt nicht noch einmal. Im Prinzip ist es so richtig.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Gut. Vielen Dank. – Ich glaube, dann haben wir diese Punkte ausreichend erörtert und können uns dann – so, wie es in der Tagesordnung unter den besonders aufgeführten Gesichtspunkten dargestellt ist – diesen einzelnen Punkten zuwenden. Dabei würde ich es Ihnen, Herr Oberbürgermeister und Frau Fridrich, überlassen, zu sagen, was aus Ihrer Sicht zuerst behandelt werden soll. Das alles sind ja Punkte, die auch von Ihnen mit eingebracht wurden. Die Reihenfolge ist ja nicht zwingend. Sie können sagen, was wir aus Wichtigkeitsgründen zuerst behandeln sollen: Vielleicht die Verkehrsprognose?

RA Frau Fridrich:

Das würde ich bevorzugen. Denn das wäre sicherlich der spannendste Punkt auch für die Zuhörer, bevor wir uns jetzt in irgendwelchen entweder juristischen oder fachspezifischen Themen auseinandersetzen. Wir sind ja auch hier, damit die Bürger in das Verfahren hineinflinden und wissen, was da passiert, und auch selbst Fragen stellen können. Daher fände ich es wichtig, jetzt wirklich auf die Zugzahlen einzugehen und hinterher auch auf § 41 Absatz 2 BImSchG und auf die Varianten – so, wie Herr Baßler es vorgeschlagen hat.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Gut. Dann machen wir das so.

RA Frau Fridrich:

Herr Hahn hat dazu eine Präsentation vorbereitet.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich habe noch eine allgemeine Frage zu den Vorträgen mit Präsentation: Wäre es Ihnen möglich, diese Vorträge auch digital mit zu Protokoll zu geben? Dann würden wir das auch als Anlage zum Protokoll nehmen, wenn keine Bedenken dagegen bestehen.

Herr Gotthardt (BISS):

Das wäre uns möglich. Allerdings müssen wir teilweise nachbearbeiten, weil hier schon einzelne Punkte besprochen wurden und wir unseren Vortrag in Teilen – wenn auch nicht in der Präsentation, sondern nur im Vortrag – entsprechend ändern müssten.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Das können wir noch sehen. Mir ging es nur vom Grundsätzlichen her um die Möglichkeit, damit wir das auch zu Protokoll nehmen können. – Danke.

(Präsentation „24.6.2015_final_30 06 2015 Präsentation Hockenheim Erörterungstermin“ – Folie 1: Planfeststellungsverfahren „Anpassung Schallschutz Hockenheim“)

Herr Hahn (Stadt Hockenheim):

Vielen Dank, Herr Maiwald. – Ich werde Ihnen jetzt in einem kurzen Vortrag darstellen, was in der Bearbeitung für die Stadt Hockenheim unsere Aufgabenstellung war.

(Folie 2: Gliederung)

Insbesondere komme ich zu den gerade schon thematisierten Ausgangsdaten, die wohl der einzige kritische Punkt sind, wenn ich Herrn Baßler richtig verstanden habe. Aber sie sind eben doch ein sehr wesentlicher, wenn nicht sogar der entscheidende Punkt.

Danach komme ich zum Vergleich der Lastfälle, zur Frage nach der Kapazität und der Streckenauslastung, zur Prüfung der Plausibilität. Ich gehe auch kurz auf die Erwidern der DB Netz ein. Und wir haben uns natürlich auch die vorhin schon von Herrn Gotthardt angesprochene Mittelrheinstudie angesehen und untersucht, welche Auswirkungen das auf den Streckenabschnitt bei Hockenheim hat. Daraus haben wir dann eine entsprechende Forderung für das Planfeststellungsverfahren entwickelt.

(Folie 3: Aufgabenstellung)

(Zuruf: Könnte man das vielleicht so machen, dass einige oder einzelne der Bürger – –)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich würde das zwar grundsätzlich gern tun. Aber ich glaube, wenn wir – –

Herr Hahn (Stadt Hockenheim):

Nachdem die Technik uns einen kleinen Streich gespielt hat, sind wir jetzt wieder so weit.

Unsere Aufgabenstellung war: Wir sollten Aussagen treffen zur Frage der Belastung der Strecke auf der Basis des heutigen baulichen Zustands, also eine Kapazitätsprüfung. Wir hatten die Prognose-Lastfälle 2015 und 2015 von der DB Netz übermittelt bekommen. Außerdem sollten wir die Ergebnisse der Mittelrheinstudie hinsichtlich ihrer Relevanz für den Hockheimer Streckenabschnitt bezüglich der Prognose 2015 bewerten und Aussagen zur Abwägung der Variante V 07 treffen.

(Folie 4: Streckenbelastung 2011)

Zunächst einmal zur Streckenbelastung 2011. Das ist jetzt auch schon verschiedentlich durch verschiedene Wortbeiträge erwähnt worden. Hier sieht man ganz unten in der Summenzeile, dass wir heute schon eine Belastung von 318 Zügen haben. Das liegt also deutlich oberhalb der von der DB Netz genannten grundsätzlichen Leistungsfähigkeit von 300 Zügen, die offensichtlich auf die schon recht alte DB-Richtlinie 403 zurückgeht, in der sich die entsprechenden Streckenstandards wiederfinden. Die Bahnplaner betonen aber

selbst heute schon immer wieder – zumindest informell –, dass sie mit dieser Richtlinie eigentlich nur noch höchst ungern arbeiten. Dazu muss man natürlich auch sagen, dass man sich jeweils immer die Situation vor Ort betrachten muss. Deshalb ist es sicherlich eher unglücklich, einen solchen Standardwert heranzuziehen.

(Folie 5: Vergleich der Lastfälle 2006 zu 2011)

Wenn wir jetzt einen Vergleich der Lastfälle 2006 und 2011 vornehmen, sehen wir, dass sich die Verkehrsbelastungen deutlich verschoben haben. Insbesondere für den Tagbereich haben wir auf der Rheintalbahn schon deutlich mehr Züge, nämlich plus 15 %. Auch nachts hat das deutlich zugenommen um einen Zuwachs von 7 %, während sich die Neubaustrecke etwas schwächer entwickelt hat. Aber insgesamt gibt es eben noch eine deutliche Zunahme im Gesamtverkehr von knapp 420 auf 440 Züge.

(Folie 6: Vergleich der Lastfälle 1976, 2006, 2015 und 2025)

Wenn man jetzt den Vergleich zieht – da haben wir uns auf die Untersuchung von hils consult aus 2011 bezogen –, dann sieht man, dass der damalige Lastfall 1976, der ursprünglich zugrunde lag, mit 488 Zügen angegeben war und wir im Lastfall 2015 einen Zuwachs auf 602 Züge bekommen sollen. Im Lastfall 2025 werden 670 Züge angegeben.

Jetzt hatten wir heute im Verlauf der Diskussion schon festgestellt, dass verschiedene Zahlenangaben der DB Netz sehr widersprüchlich sind. Da beziehe ich mich noch einmal auf Seite 11 des Erläuterungsberichts. Darin findet sich nämlich eine Gesamtzahl von 693 Zügen, die für den Lastfall 2025 angegeben sind. Wenn man jetzt die Zahlen vergleichen würde, würde man feststellen, dass wirklich alle Zahlen unterschiedslos differieren. Im Erläuterungsbericht haben Sie völlig andere Zahlen angegeben.

Ich kann Ihnen das gerade vorlesen, Herr Lohr. Im Erläuterungsbericht haben Sie für die Strecke 4020, die Rheintalbahn, für den Abschnitt Hockenheim–Waghäusel 238 Züge tagsüber angegeben. Wir haben hier im Lastfall 2025 298 Züge. Für den Nachtbereich sind hier 99 Züge angegeben. In meiner Folie sind es 107.

Gehen wir auf die Neubaustrecke 4080, haben wir im Erläuterungsbericht für den Abschnitt Hockenheim–Waghäusel 249 Züge tagsüber und 107 Züge im Nachtbereich angegeben. Addieren Sie das nun, nämlich 337 plus 356 Züge. Wer jetzt im Kopf mitgerechnet hat, stellt fest, dass daraus dann 693 Züge resultieren, während in der Folie 670 Züge angegeben sind.

Daraus kann ich jetzt fachplanerisch als Verkehrsplaner erst einmal nur feststellen, dass es in den Planfeststellungsunterlagen völlig unterschiedliche Zahlenangaben gibt. Herr Lohr hat vorhin ausgeführt, dass für die Planfeststellung der Erläuterungsbericht entscheidend sei; dieser würde auch mit den entsprechenden Schallschutzmaßnahmen festgestellt. Später hat er aber eingeräumt, dass für die unterschiedlichen Zahlenangaben auch bezüglich des

Lastfalls 2015 das hils-Gutachten maßgebend sei und die dortigen Zahlen die richtigen seien.

Ich kann jetzt einfach nur feststellen, dass die Zahlen zwischen diesen beiden Unterlagen, die ja Bestandteil der Planfeststellung sind – auch wenn sie zum Teil nur als Information hereingegeben wurden; darüber haben wir vorhin diskutiert –, derart widersprüchlich sind, dass man eigentlich die Glaubwürdigkeit der Verkehrsprognose insgesamt infrage stellen muss.

Im Übrigen ist auch die Frage, ob das, was die Bahn vorgelegt hat, nämlich ein reines Ergebnisblatt, überhaupt ausreichend ist, um die Frage der Verkehrsprognose fachlich prüfen zu können. Dazu möchte ich auch noch auf den entsprechenden Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamts verweisen, in dem auch entsprechende Anforderungen an die Verkehrsprognose entwickelt werden. Diese sind hier mitnichten erfüllt.

(Folie 7: Vergleich der Lastfälle 2011 zu 2025)

Schaut man sich jetzt den Vergleich 2011 und 2025 an – weil wir ja noch immer die Frage offen haben und diskutieren, welcher Lastfall denn zugrunde zu legen ist –, sieht man, dass wir ein ganz erhebliches Wachstum von über 40 % im Tagbereich feststellen. Im Nachtbereich sehen wir einen Rückgang. Man sieht, dass nach Angaben der DB Netz in der Prognose offenbar eine deutliche Verschiebung auf die Neubaustrecke, aber insgesamt eben doch noch ein deutlicher Zuwachs des Gesamtverkehrs von über 50 % stattfindet.

(Folie 8: Vergleich der Lastfälle 2015 zu 2025)

Wenn man sich die Lastfälle 2015 und 2025 im Vergleich anschaut, fällt vor allem auf, dass der Anteil des Nachtverkehrs – das steht in der dritten Spalte von links – auf der Rheintalbahn von 147 Zügen auf 107 Züge bzw. nach dem Erläuterungsbericht von 136 Zügen auf 99 Züge zurückgeht. Die Frage ist, ob es realistisch ist, dass der Nachtanteil so stark zurückgeht, während auf der Neubaustrecke ein entsprechendes Wachstum stattfindet. Man kann auch sehen, dass es kein direkter Austausch ist, also keine Verlagerung von einer Strecke zur anderen, sondern dass darin auch entsprechende Wachstumsannahmen enthalten sind. Aber hierfür wäre es natürlich notwendig, eine wirklich vollständige Modellrechnung bzw. Modellprognose vorgelegt zu bekommen und nicht einfach nur ein Blatt Papier, auf dem Ergebniszahlen festgehalten sind.

Dazu möchte ich auch noch einmal sagen, dass es eigentlich üblich ist und auch zum fachlichen Standard gehört, dass man angibt, mit welcher Methodik man die Prognose erstellt hat, mit welchen Basisdaten man im Rahmen der Berechnung der Verkehrserzeugung gearbeitet hat, wie die Aufteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel stattgefunden hat und mit welchen Verfahren man die Verkehrsverteilung vorgenommen hat, aus der ja dann resultiert, welche Fahrten und wie viele Fahrten

stattfinden und auf welchen Routen im Netz die entsprechenden Belastungen resultieren, über die wir hier reden, für die dann auch ein entsprechender Schallschutz festgesetzt werden muss.

(Folie 9: Vergleich max. Kapazität auf der RTB mit „Prognosewerten“)

Wir hatten dann die Frage der Kapazität für die Rheintalbahn entsprechend diskutiert. Sie sehen hier noch einmal nachrichtlich die Zahlen der beiden Lastfälle 2015 und 2025 dargestellt. Da haben wir uns über die entsprechenden Blockabstände im Bereich Hockenheim und auch über die Signalisierung informiert und sind einfach einmal rein theoretisch – das will ich noch einmal betonen: das ist ein theoretischer Wert, den man aber so rechnen kann – davon ausgegangen, dass alle fünf Minuten ein Zug pro Gleis unterwegs sein kann. Das ist ein theoretischer Wert.

Wenn man dann davon ausgeht, dass im Regelfall etwa 80 % der maximalen Kapazität abfahrbar sind, dann kommt man für die Rheintalbahn auf eine Kapazität von 461 Zügen pro Tag. Wenn man mit 75 % rechnet, kommt man auf 432 Züge. Das ist fast der Wert, den beispielsweise Herr Baßler in seiner Präsentation, die er vor drei Jahren hier vorgestellt hat, angegeben hat. Da hat er nämlich von 425 Zügen gesprochen. Da sind Sie knapp unter 75 % der maximalen Kapazität.

Wenn man sich neuere Literatur wie die Mittelrheinstudie anschaut, die von acht Zügen pro Stunde und Gleis ausgeht und das auch als fahrbar betrachtet, dann sieht man, dass das doch schon sehr nah an der Realität liegt. Wenn man sich jetzt an den 75 % der maximalen Kapazität orientieren will, stellt man fest: Man hat zu 2015 eine Differenz von 36 Zügen und zu 2025 eine Differenz von 27 Zügen. Es ist also schon sehr realistisch, dass diese Größenordnung erreicht wird.

(Folie 10: Tagesganglinie Streckenstandard M 160)

Damit Sie sehen, wie die Bahn arbeitet, haben wir Ihnen hier einen Chart vom Streckenstandard M 160 mitgebracht. Das stammt aus der DB-Richtlinie 403, Stand 2002. Da ist eine Standard-Tagesganglinie dargestellt. Das ist von der Qualität her sehr schlecht zu erkennen; das bitte ich zu entschuldigen. Aber das lag an der Vorlage.

Sie sehen oben in der Tabelle die Zeitscheiben von 0 bis 24 Uhr und die entsprechende Belegung im Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr angegeben. Daran können Sie erkennen, dass es Zeitscheiben gibt – nämlich in den Morgenstunden von 6 bis 8 Uhr und auch am Nachmittag –, in denen durchaus acht Züge, zum Teil sogar neun Züge pro Stunde gefahren werden. Wenn man die neun Züge ausreizen würde, weil man eine entsprechend starke Nachfrage hat – ich glaube, auch darüber, dass in diesem Korridor über Hockenheim nicht nur heute, sondern auch in Zukunft eine sehr hohe Nachfrage gegeben sein wird, hat Einigkeit bestanden –, dann würde

man in der Tat 432 Züge in 24 Stunden über die Strecke Hockenheim abwickeln können. Das entspricht dann nämlich auch 75 % der Gesamtkapazität von 576 Zügen.

(Folie 11: Kapazität und Streckenauslastung 2025 auf der Oberrheinstrecke)

Dann haben wir uns auch einer Studie von BVU, der Beratergruppe Verkehr + Umwelt, bedient. Das ist sozusagen das Büro, das für den Bund seit vielen Jahren die Bundesverkehrswegeplanung für den Bereich Schienengüterverkehr betreibt. Dort sehen Sie, wenn Sie sich die Auslastungsgrade in der vierten Spalte anschauen, dass dort zum Teil auch Auslastungsgrade von über 90 % erreicht werden. Im Mittel sind es immer so um die 80 %, teilweise darunter. Insofern sehen Sie, dass unsere Annahme von 75 bis 80 %, die wir angesetzt haben, durch die Praxis auch gedeckt wird.

(Folie 12: Prüfung Plausibilität für den Güterverkehr)

Jetzt kommen wir zum nächsten Punkt, nämlich zur Prüfung der Plausibilität für den Güterverkehr. Von der DB Netz ist einleitend darauf hingewiesen worden, dass in der Bedarfsplanüberprüfung auch bei einer um 15 % verringerten Nachfrage die Beseitigung des Engpasses Karlsruhe–Hockenheim weiterhin notwendig bleibt. Das ist richtig. Das ist damals so gesagt worden. Die Bedarfsplanüberprüfung hatte hierzu bislang keine geeigneten Maßnahmen entwickelt und enthalten. Deshalb besteht auch die Notwendigkeit, in der jetzt laufenden Fortschreibung des BVWP 2015 Lösungsmöglichkeiten hierfür zu suchen, damit ein höherer Durchfluss möglich wird. Dies gilt auch mit dem Hinweis auf den ab dem nächsten Jahr verfügbaren Gotthardtunnel und den Lötschbergtunnel.

(Folie 13: Prüfung Plausibilität für den Personenverkehr)

Wie ist es weitergegangen? Zur Prüfung der Plausibilität für den Personenverkehr erscheinen uns die Angaben zu den Belastungen nachvollziehbar. Aber die Bahn gibt interessanterweise an, dass die Zahlen für 2025 deshalb nicht verwendet wurden, weil man die Gesamtzahl der Züge und ihre Verteilung als unrealistisch angesehen hat bzw. ihre Zahl und Verteilung entsprechend angesehen werden müssen. Das ist schon deshalb sehr interessant, als ja die Bahn auf der Grundlage eines Gesetzes arbeitet, nämlich auf der Grundlage des Bedarfsplans Schiene, des Bundesschienenwegeausbaugesetzes von 2004. Es ist auch eindeutig, dass der Bund sowohl für die Schiene als auch für die Straße jeweils immer die Vorgabe macht, dass seine Fernverkehrsmatrizen verwendet werden müssen, und man als Vorhabenträgerin nicht einfach sagen kann: „Na ja, das passt mir jetzt nicht so richtig. Ich halte das für unrealistisch, und deshalb lasse ich es unter den Tisch fallen.“ So geht das natürlich nicht.

(Folie 14: Erwiderung zur Stellungnahme von DB Netze vom 15.8.2013)

Zur Erwiderung zur Stellungnahme der DB Netz vom August 2013: Aus unserer fachlichen Warte heraus betrachtet steht erst einmal fest, dass der Planfeststellung keine projektbezogene Prognose zugrunde liegt. Denn diese Prognose gibt es nicht. Der Stand der Technik wird nicht erfüllt. Das hatte ich durch meine Erläuterung zum üblichen methodischen Vorgehen bei der Modellierung auch erläutert. Es ist weder nachvollziehbar, wie die Gesamtzahl der Züge auf den Gleisen, noch wie deren Verteilung auf die einzelnen Gleise ermittelt wurde. Die Vorzugsvariante V 07 kann deshalb auch nicht als das Ergebnis einer fachgerechten Abwägung angesehen werden.

(Folie 15: Auswertung der Mittelrheinstudie)

Kommen wir zur Mittelrheinstudie, dem fast spannendsten Teil. Ihr voller Name lautet: „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“. Diese Studie ist von uns ausgewertet worden, um zu prüfen, ob sich daraus ein erhöhtes Aufkommen ableiten lässt und wie hoch dieses Aufkommen ist. Wir hatten auf den vorhergehenden Charts gesehen, dass im Lastfall 2015 auf beiden Strecken, der Neubaustrecke und der Rheintalbahn, 306 Güterzüge abgeführt werden sollen. Im hier entwickelten Planfall 1 a soll sich das Aufkommen auf der Strecke Hockenheim–Molzau auf insgesamt 370 Güterzüge erhöhen, um die notwendigen Kapazitäten für den Güterverkehr von Nord nach Süd zu schaffen. Das heißt, es kommt zu einer Zunahme um 64 Züge. Das entspricht etwas über 20 %. Das belegt, dass die Aussagen der DB Netz zur Auslastung und Kapazität der Strecke nicht zutreffend sind und eine deutlich größere Verkehrsmenge abgewickelt werden kann.

(Folie 16: Auswertung der Mittelrheinstudie)

Hier ist die entsprechende Tabelle von Seite 92 der Mittelrheinstudie. Sie finden in der fünften Zeile den Abschnitt Hockenheim–Molzau, wo im sogenannten Planfall 1 a, der keine baulichen Maßnahmen im Bereich Hockenheim beinhaltet – das ist in diesem Fall eine wichtige Randbedingung für uns –, ein Wachstum von 288 auf 370 Güterzüge und ein entsprechendes Wachstum von 57 Zügen in Nord-Süd-Richtung und in der Gegenrichtung von 25 Güterzügen erwartet wird.

(Folie 17: Beurteilung der Vorzugsvariante V 07 von 2012)

Kommen wir nun zur Beurteilung der Vorzugsvariante V 07 von 2012. Es ist klar, dass die Variante V 07 zu einer deutlich höheren Betroffenheit führt als die Variante V 12. Sie ist die „kostengünstigste“ Variante – in Anführungszeichen –, führt aber nur zu einer nicht wahrnehmbaren mittleren Pegelminderung von 2 dB(A). Es muss auch noch einmal der Hinweis gegeben werden, dass das Stadtgebiet von Hockenheim schon heute teilweise mit akut gesundheitsgefährdenden Pegeln belastet ist. Deshalb muss unserer Auffassung nach der Maßstab der Planfeststellung aufgrund der hohen Betroffenheit an

Grenzwertüberschreitungen hoch sein. Deshalb fordert die Stadt Hockenheim auch als Mindeststandard die Variante V 12.

(Herr Waldmann [BISS]: Eine schallende Ohrfeige für die Bahn!)

(Folie 18: Wirkungen der Varianten im Vergleich)

Jetzt käme ich noch einmal zu den Wirkungen der Varianten im Vergleich. Wir haben das hier jeweils mit einem roten Kreis markiert. Die Vorzugsvariante der Bahn wird mit einer Pegelminderung von nur 2 dB(A) angesetzt. Alle Varianten, die weiter rechts eingezeichnet sind, sind dann eigentlich erst die Varianten, die dann auch das 3-dB(A)-Kriterium erfüllen können. Das sind die frühere Variante V 15 aus der vorhergehenden Untersuchung 2011 sowie auch die Varianten V 09 und V 10, V 11 und natürlich auch die Variante V 12, die die Stadt Hockenheim als ihre Vorzugsvariante ansieht.

(Folie 19: Vorzugsvariante V 07 der DB AG 2012)

Wenn man sich das im Vergleich anschaut, sieht man, dass die Vorhabenträgerin offensichtlich genau die Variante ausgewählt hat, die den geringsten Aufwand mit sich bringt. Diesen Chart haben Sie vorhin schon einmal gesehen, nämlich beim Vortrag von Herrn Lohr. Darin sieht man noch einmal die Zahlen: Hier werden 5 514 € pro Schutzfall angesetzt, die man einsetzt. Wir kennen durchaus Fälle aus anderen Planfeststellungsverfahren, in denen Vorhabenträger deutlich mehr pro Schutzfall aufwenden. Deshalb ist ohnehin die Frage, ob man hier nicht mit dem absoluten Mindeststandard gearbeitet hat und einfach nicht die Bereitschaft mitgebracht hat, entsprechend mehr Geld aufzuwenden, um auch mehr Schutzfälle lösen zu können.

Die Variante V 12 ist mit einem Wert von etwa 7 500 € pro Schutzfall angesetzt. Da ist dann schon sehr die Frage – auch nach der Verhältnismäßigkeitsprüfung –, ob es nicht gerechtfertigt ist, diesen Mehraufwand zu betreiben, um dafür dann auch eine bessere Lärmschutzlösung für die Stadt Hockenheim zu ermöglichen.

(Folie 20: Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen)

Ein ganz wichtiges Thema ist auch die Frage nach Geschwindigkeitsreduzierungen. Das ist ein Thema, mit dem sich die Deutsche Bahn AG immer nur sehr ungern beschäftigt. Die Lärmschutzbeauftragte des Konzerns hat ja auch mehrfach bestätigt, dass die Bahn sich eigentlich nicht mit diesem Thema befassen möchte. Es gibt eine eigene Studie, in der dargelegt wird, dass das entsprechende Auswirkungen zulasten des Schienengüterverkehrs hätte. Diese Studie ist allerdings nicht öffentlich.

Wenn Sie sich hier einmal anschauen, welche Wirkungen das BMVBl in der Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“ angibt, dann sehen Sie, dass ganz erhebliche Minderungen in hellgrün dargestellt sind – die Rückgänge im Mittelungspegel –, und in

dunkelgrün der Rückgang bei den Spitzenpegeln, die hier in Hockenheim eine besondere Bedeutung haben, und zwar auch aufgrund der Vereinbarung, die zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn AG geschlossen worden ist. Sie sehen, dass hier auch eine Pegelminderung von über 6 dB(A) möglich wäre, wenn man beispielsweise statt der Geschwindigkeit von 100 km/h ein Tempolimit auf 50 km/h erlassen würde.

Wir könnten die Grafik jetzt ganz durchgehen. Das will ich aber nicht tun. Sie sehen, dass auch bei niedrigeren oder höheren Geschwindigkeiten von 60, 70 oder 80 km/h statt 100 oder 120 km/h entsprechend starke Minderungen möglich sind.

Ich will Sie auch noch auf den Aspekt hinweisen, dass diese Pegelminderungen höher sind als die gesamte Lärminderungswirkung der zur Planfeststellung beantragten Variante V 07, die ja nur 2 dB(A) bringt. Man könnte also sagen: Wenn Sie ein Tempolimit bekämen, wäre das mehr wert als die Variante V 07.

(Folie 21: Forderungen)

Damit komme ich zu den Forderungen, die wir entwickelt haben. Sie entstanden dadurch, dass wir davon ausgehen müssen, dass keine Verkehrsprognose nach dem Stand der Technik, keine Modellprognose vorgelegt worden ist.

Erstens: Die Lärmschutzmaßnahmen müssen auf der Basis eines neuen Lastfalls 2025 ermittelt werden.

Zweitens: Der neue Lastfall muss – auch entsprechend dem EBA-Leitfaden – berücksichtigen, dass nach Planfall 1 a bis zu 370 Güterzüge auf dem Streckenabschnitt durch Hockenheim prognostiziert sind. Hierzu muss eine projektbezogene Modellprognose erstellt werden.

Drittens: Es ist zu berücksichtigen, dass die Kapazität insgesamt 430 bis 460 Züge pro Strecke erreichen kann. Die Bahn hat schon eingestanden, dass es bis zu 425 Züge werden können.

Viertens: Bei der Abwägung ist das 3-dB(A)-Kriterium zu berücksichtigen. Denn das ist die Schwelle zur Hörbarkeit beim menschlichen Ohr.

Fünftens: Auf dieser Basis muss eine neue Lösung für den Lärmschutz dimensioniert werden, die auch die Variante V 12 als Mindeststandard berücksichtigt und gegebenenfalls zusätzlich ein Tempolimit mit in das Gesamtpaket für den Lärmschutz für Hockenheim integriert, damit es für den Bereich der Stadt Hockenheim zu einer wirkungsvollen Lärmreduktion kommen kann.

Vielen Dank.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich würde vorschlagen, dass zunächst die Bahn dazu grundsätzlich etwas sagt und wir dann auf der Grundlage von Rede und Gegenrede in die Diskussion einsteigen.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Das mache ich gern, Herr Maiwald.

Danke für die Präsentation, die in wesentlichen Teilen dem entspricht, was Sie uns 2011 schon präsentiert haben.

Die erste formale Frage wäre an die Stadt Hockenheim: Sind die fünf Punkte, die jetzt vorne an der Wand stehen, Ergänzungen zu den bisher vorgebrachten Einwendungen im Verfahren, oder sind das Vorschläge Ihres Gutachters, die noch bewertet werden?

RA Frau Fridrich:

Wir haben die wesentlichen Punkte auch schon so in der Stellungnahme der Stadt Hockenheim drin.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Die wesentlichen ja, aber jetzt nicht in der Klarheit bei einzelnen Punkten und dem Thema – –

RA Frau Fridrich:

Im Ergebnis schon. Denn ich hatte auch in der Stellungnahme schon auf die damalige Ausarbeitung von Herrn Hahn verwiesen, wozu Sie jetzt auch freundlicherweise gesagt haben, das ist eigentlich das, was wir schon hatten. Wir haben von Ihnen auch nichts anderes an Gutachten. Von daher ist es natürlich logisch. Aber es ist im Wesentlichen das, was auch in den Stellungnahmen enthalten ist, vielleicht nicht satzgenau, aber im Ergebnis schon. So haben wir es auch drin.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Dann würde ich mit der Diskussion beginnen und einfach aus meiner Sicht zu erläutern versuchen, wie grundsätzlich Zugzahlen, Prognosen in Deutschland ermittelt werden, wie sie als Grundlage in Planungen Eingang finden, und würde dann bezüglich der Details im laufenden Verfahren an Herrn Lohr weitergeben.

Wir haben eingangs darüber gesprochen, wo die ganzen Zugzahlen herkommen, die Basis für jede Planung eines Verkehrsträgers sind. Die Bundesrepublik Deutschland macht regelmäßig – im Schnitt alle zehn Jahre – volkswirtschaftliche Betrachtungen und analysiert weltweite Verkehrsströme, die dann irgendwo in Deutschland enden. Darin sind etwa Containertransporte enthalten, über die Spielzeug aus Asien hierhertransportiert wird. Darin sind Transporte von Lebensmitteln aus Amerika nach Deutschland enthalten. Auf dieser

Basis werden Güterverkehrsmengen betrachtet, die dann über sämtliche Verkehrsträger – über die Schiene, über die Straße, auf dem Wasser – durch die Republik transportiert werden.

Zusätzlich gibt es Betrachtungen für den Personenverkehr. Da gibt es Ansätze für den Fernverkehr, bei denen man überlegt, wie sich die Reisetätigkeit der Bundesbürger entwickelt. Da gibt es Verkehrsprogramme der einzelnen Bundesländer, die definieren, welche Nahverkehre in Zukunft über langfristige Verkehrsverträge bestellt werden sollen.

Am Ende gibt es dann für jeden Verkehrsträger bestimmte Zahlen, die im Bereich der Bahn in Zugzahlen übersetzt werden.

Der sogenannte Bundesverkehrswegeplan, der sich daraus ergibt, betrachtet nur, welche Nachfrage aus Sicht der Volkswirtschaft und aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums notwendig ist. Er betrachtet nicht, welche Kapazität die einzelnen Strecken haben. Das heißt im Extremfall – so, wie es eben dargestellt wurde –: In der Studie, die die Neubaustrecke Rhein/Main beinhaltet, ist schon relativ klar, wie ein Infrastrukturausbau ist. Aber es ist klar, dass die Güterströme, die dann im Norden oder im Süden enden, weitergeführt werden müssen. Wenn es dort noch keine Idee gibt, was für ein Infrastrukturausbau dort möglich ist, heißt das nicht, dass die Zugzahlen verschwinden, sondern sie werden in Bereichen fortgeführt, in denen heute faktisch nicht die nötige Kapazität vorhanden ist.

Ähnlich ist es im Bereich Hockenheim. Wir diskutieren intensiv – die Politik, die Bahn, das Land – wie wir mit steigenden Zugzahlen umgehen. Es gibt ab und an die Diskussion, was in Graben-Neudorf, Hockenheim, Schwetzingen für Ausbaumaßnahmen erfolgen müssen. Es gab vor Kurzem einen Ansatz, ob es prüfwürdig wäre, im Bereich der Pfalz eine Strecke zu elektrifizieren, um dort mehr Züge durchzubringen. Wir haben letzte Woche ein Ergebnis erzielt, um Ausbaumaßnahmen für den Bereich Karlsruhe–Basel definieren.

Das alles dient dazu, die Infrastruktur in Deutschland zukunftsfähig zu machen, um dann die – das ist in den weiteren Ausführungen ein ganz wichtiger Begriff – volkswirtschaftlich notwendigen Kapazitäten für die Verkehrsströme zu schaffen.

Auf der anderen Seite haben wir vorhandene Bestandsstrecken, die sich durch unterschiedliche Merkmale hervortun. Das Hervorstechendste ist die Anzahl der Gleise, woraus definiert wird, wie viel Kapazität eine Strecke verkraften kann. Ferner gibt es die heute auch schon ab und an angesprochenen Zugsicherungssysteme. Da haben wir relativ alte Systeme. Im Bereich Hockenheim haben wir ein relativ modernes System, das sich Linienzugbeeinflussung nennt. Das ist auch ein Eingangsparameter für die Kapazität einer Strecke.

Man muss bedenken, dass wir bei der Bahn nicht wie auf der Autobahn fahren können, wo die Abstände zum Vordermann immer kürzer werden, wenn mehr Verkehr ist. Vielmehr hat

die Bahn ein System mit signalisiertem Betrieb. Da gibt es die roten und die grünen Signale. Nach einem Signal darf sich immer nur ein Zug befinden. Das heißt, wenn ein Abschnitt zwischen den Signalen 2 km lang ist, dann ist ein Zug viel schneller durch, sodass der nächste einfahren kann, als bei einem Abschnitt, der 5 km lang ist. Das ist auch ein wesentliches Merkmal, aus dem sich Kapazität ergibt. Wenn es viele lange Abschnitte gibt, die immer durch einen Zug belegt sind, dann schafft man es einfach nicht, von hinten her mehr Züge durchzubringen.

Ein weiteres Merkmal – das kennen die, die öfter einmal auf der Autobahn sind, auch –: Wenn Züge unterschiedlicher Geschwindigkeit fahren, dann führt das dazu, dass sich die Kapazität verringert. Wenn auf der linken Spur der Autobahn ein Lkw fährt, dessen Fahrer meint, er müsse überholen, dann stauen sich dahinter die ganzen Pkws, die einfach nicht mehr Gas geben können. Ähnlich ist es bei uns: Wenn in einen entsprechenden Abschnitt ein Güterverkehrszug einfährt, der nur 80 km/h fahren darf, dann hilft es nichts, wenn dahinter ein ICE oder ein Nahverkehrszug steht, der 120 oder 160 km/h fahren kann, aber durch den vor ihm fahrenden Zug entsprechend gebremst wird.

All diese Faktoren müssen in eine Betrachtung einfließen, die dann im Ergebnis die Realkapazität einer Strecke ermittelt.

Wir haben heute Morgen ein Bild gezeigt, auf dem zu sehen war, wie stark die volkswirtschaftlichen Zahlen des Bundesverkehrswegeplans für 2015 und 2025 von der tatsächlichen Istbelastung der Strecke abweichen. Das liegt nicht daran, dass die Bahn nicht in der Lage wäre, freie Trassen zu vermarkten, sondern das ist genau das Resultat der Mischverkehre, der Heterogenität, der Blockabstände, sprich der Längen der einzelnen Abschnitte. Da ist in meinen Augen für einen ersten Ansatz richtig, was der Gutachter uns eben vorgestellt hat, aber es ist nicht detailliert genug, um eine Abwägung und eine Einschätzung für den Bereich Hockenheim machen zu können.

Der zweite Punkt, den ich noch ansprechen will, ist die Diskussion: Warum habt ihr beliebig Zahlen für 2015 gewählt und nicht die Zahlen für 2025 genommen? In der Zeit, in der wir die Planrechtsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht haben, wurden die Zahlen für 2025 relativ neu bekannt gegeben. Es gab eine Übergangsfrist, in der abhängig von der Planungstiefe ausgewählt werden konnte, ob die Zahlen für 2015 oder die Zahlen für 2025 für eine Planung zugrunde gelegt werden.

Wir hatten gemeinsam mit der Stadt Hockenheim diskutiert und hatten dort auch vorgestellt, dass aus unserer Sicht die Zahlen für 2015 für den Nachtzeitraum den ungünstigeren Fall vorbringen und wir entsprechend die Planung mit den Zahlen für 2015 einreichen wollen. Denn – wie heute Morgen auch gesagt – maßgebend für die Grenzwertüberschreitungen – auch es wenn subjektiv vielleicht die eine oder andere Wahrnehmung gibt – sind die Güterzüge, die in der Nacht fahren. Entsprechend haben wir die Prognosezahlen genommen, die dort die höchsten Werte aufwiesen, und das waren die Zahlen für 2015 –

aber in Abstimmung mit der damals gültigen Rechtspraxis, wozu uns das Eisenbahn-Bundesamt gesagt hat: „Ihr könnt Zahlen für 2015 oder für 2025 wählen.“

Entsprechend kann ich wie auch 2011 Ihren Vortrag zur Kenntnis nehmen. Ich kann das Ergebnis nicht teilen, weil ich, wie aufgeführt, einfach in einzelnen Punkten das Ergebnis und auch die Herleitung als nicht durchdacht genug für die spezifische Situation in Hockenheim auffasse.

Details wird Herr Lohr gleich ergänzen, und dann werde ich vielleicht auch noch ein paar Worte dazu sagen.

(Schaubild: Schalltechnische Untersuchung, Seite 44, Anhang 4:
Grafische Streckenaufteilung / Lastfall Prog. 2015 [Tab. A4])

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Wenn schon Zugzahlen, dann richtig. Ich möchte noch einmal mit dem Vorwurf aufräumen, wir würden falsche Zugzahlen angeben, wir würden von verwirrenden Zugzahlen ausgehen.

Wir haben drei Stellen, an denen Zugzahlen dargestellt sind. Die eine Stelle ist im Erläuterungsbericht. Heute Vormittag habe ich schon zugegeben, dass die Darstellung an der Stelle etwas unglücklich war – wobei sie nicht falsch ist; das muss ich auch dazusagen. Ferner gibt dazu es zwei wesentlichen Unterlagen in der schalltechnischen Untersuchung. Zum einen ist im Textteil ein bestimmter Querschnitt erwähnt, und zum anderen ist im Anhang 4 – das ist genau das, was hier vor uns liegt – noch einmal die konkrete, in die Gutachten eingegangene Zugmenge dargestellt.

Sie brauchen das nicht lesen zu können. Ich vergrößere es etwas. Ich wollte nur sagen, es ist ein Auszug aus dem Gutachten, heute herausgezogen. Was sehen wir an dieser Stelle? Wir sehen hier im vorderen Bereich den Verkehr auf der Strecke 4020 und auf der Strecke 4080, aufgeteilt nach Tages- und Nachtzeit, und zwar in Richtung und Gegenrichtung.

Wenn Sie diese Zahlen addieren und diese Zahlen hier unten addieren, stellen Sie fest, dass wir uns bis auf einen Zug, der nachts anstatt tagsüber fährt, genau in dem Bereich befinden, in dem auch die Zahlen sind, die in der Präsentation und in dem Erläuterungsbericht in den Planfeststellungsunterlagen standen.

(Präsentation „2015-06-29 – Schallschutz Hockenheim Anhörung“ –
Folie 13: Schalltechnische Eingangsparameter: Zugzahlen)

Das sind genau diese 380 Züge auf der Rheintalbahn und die entsprechenden Züge – ich habe es jetzt nicht im Kopf – auf der Strecke Mannheim.

Das ist sozusagen von Norden kommend, von Schwetzingen kommend nach Hockenheim. Dort oben liegt Hockenheim. Dann haben wir ein paar Überholgleise.

(Herr Gotthardt [BISS]: Herr Lohr, darf ich Sie ganz kurz unterbrechen?)

– Ja.

Herr Gotthardt (BISS):

Sind das Zahlen von 2015?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das sind die Zahlen von 2015.

Herr Gotthardt (BISS):

Zur Information: Der Nahverkehr hat nur 36 Züge.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Prognose 2015.

Herr Gotthardt (BISS):

Ah. Alles klar.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Die Zahlen, die wir unterstellt haben, die Zahlen, die im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten waren, waren die Grundlage unserer Ermittlungen.

Dort hinten gehen die Züge wieder weiter. Da sehen Sie, das sind genau die gleichen Züge wie vorhin.

Das heißt, unsere Zahlen, die wir in dem Erläuterungsbericht angegeben haben, beziehen sich sozusagen auf die Strecke als Gesamtauslastung.

Was wir dann noch zusätzlich haben, ist die Aufteilung auf die Überholgleise. Da es zu diesen Zahlen zum Verkehr auf den Überholgleisen keine Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan gibt – dafür ist es zu kleinteilig –, haben wir nach Rücksprache mit der Stadt Hockenheim – ich sage nicht „in Abstimmung“, sondern ich sage einmal vorsichtig „im Benehmen“; wir haben es vorgestellt und wir haben darüber diskutiert – festgelegt: Wir ermitteln den Bestand auf den beiden Überholgleisen und setzen den Anteil an Zügen der Strecke auf die Überholgleise, die auch zum damaligen Zeitpunkt – ich sage jetzt einmal 2010/2011 – gefahren sind. Das heißt, wir haben anteilig Züge aus der Neubaustrecke und aus der Rheintalbahn genommen und auf die Überholgleise gepackt, um hier an dieser Stelle einen adäquaten Ansatz zu finden, um diese beiden Gleise in der schalltechnischen Untersuchung nicht zu schlecht dastehen zu lassen. Das heißt, es ist sozusagen eine Hochrechnung aus dem Bestand.

(Herr Dr. Aufsattler [BISS]: Das heißt, es handelt sich nicht wirklich um Züge, die da gefahren sind, sondern es ist eben eine Modellrechnung!)

– Das ist hier eine Modellrechnung für 2015 für unser Betriebsprogramm.

Wenn Sie diese Zahlen hier in diesem Querschnitt zusammenzählen, dann kommen Sie genau auf die Zahlen, die auch dem Schallgutachten auf Seite 19/20 entnommen werden können.

Vorhin war die Frage: Wo ist Kilometer 21,8? Der ist genau hier. Damit Sie mir glauben, dass er genau hier ist, zeige ich ihn Ihnen auch noch einmal an dem Querschnitt 21,8. Denn man kann schnell etwas behaupten, was falsch ist, und dann stellt man hinterher etwas anderes fest.

(Schaubild)

Schauen Sie einmal: Genau hier ist der Kilometer 21,8. Der befindet sich an der Personenüberführung bzw. an dieser Fußgängerüberführung südlich des Bahnhofs. Wer nicht glaubt, dass dort Kilometer 21,8 ist, sieht, dass hier ganz dick steht: 21,8. Sind wir uns einig? – So.

Also: Die Zahlen, die wir unterstellt haben, sind in sich schlüssig, sind in sich abgeleitet aus einem Satz Unterlagen, der der Bundesverkehrswegeplanung zur Verfügung steht – wie Herr Baßler gesagt hat –, von den Gutachtern des Bundes unter den entsprechenden Rahmenbedingungen erstellt. Das haben wir hier an dieser Stelle angenommen.

Was Sie, Herr Kollege, hier bezüglich der Kapazitäten gemacht haben, das ist natürlich eine schöne Nummer. Natürlich kann man sagen: Ich lasse alle fünf Minuten einen Zug über die Strecke. Das geht auch. Wenn man vorne ein Zuglager hat, dahinter dann zwei Gleise und dahinter wieder ein Zuglager, in dem man die ganzen Züge wieder abstellen kann, und wenn die Strecke dazwischen lang genug ist, dann bringt man da tatsächlich alle fünf Minuten einen Zug durch. Aber erstens unterstellt man an dieser Stelle eine Vollauslastung, aber eine Vollauslastung ist nach dem Bundesverwaltungsgericht nicht das Maß aller Dinge, sondern in der Planfeststellung muss man für die Auswirkungen des Betriebsprogramms zugrunde legen, das einer fachplanerischen Prognosegenauigkeit genügt. Genau das haben wir gemacht. Es gibt keine verlässlicheren Zahlen als die des Bundesverkehrswegeplans.

Dann muss man natürlich auch sagen: Wir haben nicht davor und dahinter einen 100-gleisigen Abstellbahnhof, von dem wir wahlweise irgendwelche Züge auf die Strecke schicken können, sondern die kommen aus Knoten und fahren in Knoten, und sie fahren auf Strecken. Wir bringen die Züge auch nicht wahllos von der Rheintalbahn auf die NBS. Dafür sind die Weichen nicht gedacht, dafür sind die Anlagen nicht gedacht. Außerdem: Wo sollen

sie denn hinfahren? Über die Neubaustrecke bzw. Schnellfahrstrecke nach Stuttgart werden sie wohl nicht wollen. Und dann über die Geislinger Steige zum Gotthard?

Das heißt, wir haben südlich und nördlich des Bereichs bestimmte Rahmenbedingungen. Diese geben uns vor, welcher Bedarf besteht.

Auch ich glaube nicht allen Gutachten, auch ich glaube nicht allen Prognosen. Aber mir ist es lieber, ich habe eine Grundlage einer Prognose von renommierten und versierten Gutachtern, die sich der Bund zu eigen gemacht hat, als eine Hochrechnung einer Kapazität, die im Prinzip natürlich technisch machbar ist, aber für die eine planerische Grundlage fehlt.

So weit zu dem Thema Prognosegrundlage.

(Herr Sommer [BISS]: Ist eine Zwischenfrage erlaubt?)

– Ja.

Herr Sommer (BISS):

Wenn diese Zahlen sich auf den Bundesverkehrswegeplan 2003 beziehen, gehe ich davon aus, dass zu jenem Zeitpunkt die Planung der Schweizer, den Güterverkehr durch die Schweiz massiv zurückzufahren, noch nicht Gegenstand dieser Prognoserechnungen war. Ist das richtig?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich gehe davon aus, dass das so ist, weil man da sagen muss: Dann kommen aber die Zahlen auch nicht, die da drinstehen.

Herr Sommer (BISS):

Aber es ist doch davon auszugehen, ...

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Es ist davon auszugehen, dass es damals nicht so war.

Herr Sommer (BISS):

... dass die Verkehrspolitik der Schweizer einen massiven Einfluss auf die Verkehrsentwicklung auf der Transversale hat.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Natürlich.

Herr Sommer (BISS):

Danke.

Herr Gotthardt (BISS):

Da der Lötschberg-Basistunnel schon 2007 in Betrieb gegangen ist, können Sie uns doch bestimmt sagen, wie sich das auf die Rheintalstrecke ausgewirkt hat. Sie haben vorhin effektive Zahlen für 2006 erwähnt. Der Lötschberg-Basistunnel ist 2007 in Betrieb gegangen. Es gibt doch wohl irgendwo effektive Zahlen für 2011 aus der Lärmverkehrsplanung vom Eisenbahn-Bundesamt, Grundlage für die Lärmplanung 2014, die ja in der Zwischenzeit vorliegt.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich habe die Gutachten des Bundesverkehrswegeplans weder im Original von 2003 noch in der Bedarfsplanüberprüfung von 2010 im Einzelnen nachverfolgt, kann auch nicht bestätigen, ob das eine oder das andere gemacht worden ist oder nicht. Grundsätzlich kenne ich aber die Herangehensweise. Die Herangehensweise ist, dass man unterstellt, dass die Szenarien des Bundesverkehrswegeplans umgesetzt werden. Das bedeutet z. B.: Die Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten, war sie auch schon 2003. Das heißt, diese Prognosen unterstellen, dass die umgesetzt ist. Sie unterstellen auch, dass Stuttgart 21 umgesetzt wird – nein, nicht Stuttgart 21, sondern die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm; denn Stuttgart 21 steckt ja nicht als Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan.

Unter dieser Voraussetzung, dass alle Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans umgesetzt werden, werden diese Szenarien erstellt und diese Prognosen ermittelt. Das ist die Herangehensweise der Gutachter.

Man kann auch definitiv feststellen, dass das, was wir hier an Prognosen unterstellen, nicht ganz aus der Luft gegriffen ist. Denn es ist eine deutliche Steigerung gegenüber dem Istzustand festzustellen. Ob die Steigerung jetzt 20 oder 25 % beträgt, ist egal, macht akustisch sowieso nichts aus. Das nur einmal am Rande.

Das ist der Hintergrund der Zahlen. Die Prognosen 2025 habe ich hier noch einmal dargestellt. Wie gesagt: Die Zahlen, die dahinterstecken, sind nicht falsch, sie beziehen sich aber nur auf die reinen Strecken und berücksichtigen nicht im Überholungsbereich die Mehrverkehre, die sich aus dem Hin und Her ergeben.

(Präsentation „2015-06-29 – Schallschutz Hockenheim Anhörung“ –
Folie 13: Schalltechnische Eingangsparameter: Zugzahlen)

Vielleicht noch einmal zur Verdeutlichung: Was hat der Gutachter gemacht? Der Gutachter hat an dieser Stelle die Züge, die von der Schnellfahrstrecke auf die Rheintalbahn wechseln, auch noch der Rheintalbahn zugeordnet. Deswegen kommt er hier auf zehn Züge mehr als wir – das ist der Hintergrund –, weil er die zwei Überholgleise in diesen Querschnitt mit eingerechnet hat.

In der Summe sind die Zugzahlen übrigens genau die gleichen. Das heißt, diese Zahlen hier unten stimmen.

Ich mache die Darstellung jetzt absichtlich noch etwas größer. – Die Zahlen, die hier in der Bedarfsplanüberprüfung 2010 stehen, sind, wie man sieht, differenzierter als die in dem BVWP 2003. Im BVWP 2003 hatten wir keine oder die gleiche Anzahl an Wechslern unterstellt, weil im Norden genauso viele Züge auf den jeweiligen Strecken hereingefahren sind wie im Süden wieder herausgefahren sind. Das heißt, hier findet kein Wechsel statt. So war es der Prognose 2003 unterstellt. Wir haben hier einen Wechsel, und zwar sogar einen deutlichen. Von Schwetzingen nach Hockenheim sind deutlich mehr Züge unterstellt; es fahren aber weniger Richtung Waghäusel weiter, und auf der Schnellfahrstrecke ist es umgekehrt.

Wir haben uns tatsächlich für diese Zahlen – –

(Herr Gotthardt [BISS]: Herr Lohr!)

– Ja.

Herr Gotthardt (BISS):

Entschuldigung, wenn ich Sie noch einmal unterbreche. – Ab wann fahren die denn auf der Schnellbahntrasse?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Die können doch nur dort wechseln, wo ich es vorhin gezeigt habe. Es gibt da keine andere Wechselmöglichkeit ...

Herr Gotthardt (BISS):

Also nach dem Bahnhof.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

... als nach dem Bahnhof.

Herr Gotthardt (BISS):

Nur ruhig, Herr Lohr!

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ja, ich sage es nur: Es gibt keine andere Möglichkeit.

Herr Gotthardt (BISS):

Ich sehe sie als voll vertrauenswürdig an. Ich muss nur wissen, wo das stattfindet. Denn Sie rechnen ja später mit den Zahlen für 2025 mit der Vollverlagerung auf die Schnellbahntrasse

an Hockenheim vorbei. Sehe ich das richtig? 2025 fahren Sie mit den Güterzügen auf der Schnellbahntrasse an Hockenheim vorbei.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein.

Herr Gotthardt (BISS):

Bitte?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein.

Herr Gotthardt (BISS):

Dann müssen Sie Ihre Zahlen für 2025 noch einmal anschauen.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Also, noch einmal: Das sind doch nicht meine Zahlen.

Herr Gotthardt (BISS):

Entschuldigung! Sie stehen für die DB Netz AG, und dann sind es Ihre Zahlen.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Noch einmal: Das sind nicht unsere Zahlen. Die Zahlen übernehmen wir von den Gutachtern der Bundesverkehrswegeplanung. Die Zahlen haben nicht wir entwickelt, die kommen nicht von uns. Das ist aber auch ganz klar.

(Zuruf des Herrn Gotthardt [BISS])

– Natürlich, weil es nichts anderes gibt.

Warum ist das aber wichtig? Mir ist schon wichtig, dass Ihnen klar ist, warum die Zahlen nicht von uns kommen. Der Bund ist verpflichtet, und zwar unabhängig von dem Verkehrsträger, der darauf fährt, die Prognosen nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu ermitteln. Da ist es egal, ob die Bahn mit ihrem Fernverkehr darauf fährt, ob Schenker oder sonst wer darauf fährt. Deswegen sind das nicht unsere Zahlen. Das heißt, wir spucken dort keine Zahlen hinein; das ist ganz wichtig.

Herr Hahn (Stadt Hockenheim):

Und deshalb ist die Prognose, die Sie vorgelegt haben, auch keine projektbezogene Prognose, ...

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das ist auch nicht erforderlich, Herr Kollege.

Herr Hahn (Stadt Hockenheim):

... sondern das ist eine Grobprognose aus der Bundesverkehrswegeplanung im Maßstab 1 : 100 000; das ist der Planungsmaßstab. Sie müssen hier eine projektbezogene Prognose vorlegen. Nur so können Sie nachher auch lärmtechnisch rechnen. Denn Sie müssen ja wissen, wo welche Züge fahren.

(Beifall)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Also, noch einmal: Wir sind verpflichtet, unseren Prognosen ein belastbares Betriebsprogramm zugrunde zu legen, und das tun wir hier. Das ist kein Maßstab von 1 : 100 000, sondern die Verkehre, die von den Gutachtern ermittelt werden, werden auf das Netz inklusive der dort hinterlegten Projekte des Bundesverkehrswegeplans umgelegt. Das ist keine 1:100 000-Prognose. Auf Basis dieser Prognosen werden Milliarden für den Bundesverkehrswegeplan verplant. Aber darüber brauchen wir nicht weiter zu diskutieren.

Warum haben wir uns gegen diese Zahlen für 2025 entschieden? Es wäre ein Einfaches gewesen, diese zu nehmen; dann hätten wir die Diskussionen heute nicht gehabt. Wir haben uns deswegen dagegen entschieden, weil wir gesagt haben: Wir können die 700 Züge, die hier prognostiziert werden, nicht fahren; die sind auf den vier Gleisen, die vorhanden sind, nicht abwickelbar, vor allem dann nicht, wenn wir eine solche Verteilung haben wie hier in diesem ersten Bereich bis nach Hockenheim; mit weit über 400 Zügen fahren zwei Drittel auf der Rheintalbahn, die kommen von Schwetzingen nicht nach Hockenheim. Dann haben wir gesagt – da sehen Sie, dass wir die Zahlen nicht erstellt haben –: Wir können niemandem zumuten, auf dem kritischen Streckenabschnitt in dem kritischen Zeitraum noch weniger Züge nachts anzusetzen als die, die wir 2015 sowieso schon haben. Deswegen haben wir uns dazu entschlossen, diese Zahlen im Verfahren zu vertreten.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Nur noch zwei Sätze zur realistischen Prognose. Die realistische Prognose würde doch heißen, wir unterstellen den jetzigen Infrastrukturzustand der Strecke und ermitteln daraus ein Betriebsprogramm. Dadurch, dass wir derzeit schon eine voll ausgelastete Strecke haben, würden Sie da in eine Größenordnung der heutigen Istzahlen von vierhundertirgendwas Züge kommen. Das ist die Zahl – Herr Lohr gehen Sie auf der Folie einmal nach rechts – 445.

(Herr Hahn [Stadt Hockenheim]: 425 haben Sie da stehen!)

(Zuruf des Herrn Hahn [Stadt Hockenheim])

Mehr ist nicht möglich. Wir haben keine freien Trassen, wir haben keine Möglichkeit, mehr Züge zu fahren. Wir werden immer wieder angefragt, weil der Korridor A eine wichtige Verbindung ist, ob wir nicht noch den einen oder anderen Güterzug mehr fahren lassen können. Es geht nicht – aus genau den Abhängigkeiten, die ich vorhin erläutert habe.

Demgegenüber haben wir jetzt aber für das Schallgutachten eine Zahl zugrunde gelegt, die bei über 600 Zügen liegt. Also, ich verstehe nicht, worauf Sie hinauswollen. Sie fordern eine realistische Zugzahlenprognose; das kann ich verstehen. Aber mit den Zahlen des Bundesverkehrswegeplans, die wir jetzt im Gutachten unterstellt haben, haben wir eine Anzahl an Zügen, die viel, viel höher ist als die Zahl, die bei jeder realistischen Prognose für die heutige Infrastruktur herauskommen würde.

(Herr Oberbürgermeister Gummer [Stadt Hockenheim]:
Zwischenfrage!)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Moment! Entschuldigung! Zunächst kommt noch Herr Hahn.

Herr Hahn (Stadt Hockenheim):

Wenn ich Sie jetzt richtig verstanden habe, Herr Baßler, dann haben Sie jetzt nur mit den Bestandszahlen argumentiert, also mit dem, was heute im Bestand auf der Strecke unterwegs ist. Das kann ja nicht der Maßstab sein. Sie haben selbst gesagt, dass Sie mit dem Lastfall der Prognose 2015 arbeiten wollen, und haben das auch der Stadt vorgeschlagen mit dem Argument, dass 2015 der Nachanteil höher ist als in der Prognose 2025. In der Prognose 2015 ist in dem einen Streckenabschnitt, der Hockenheim betrifft, die Zahl von 425 Zügen angegeben. Das entspricht ungefähr 73 % der Kapazität, die wir angegeben haben. Das sind Ihre Zahlen, nicht unsere.

Ich will auch noch eine kurze Replik auf die Ausführungen von Ihnen machen. Sie haben gesagt, natürlich könne man das so rechnen und das sei Ihnen nicht differenziert genug. Sie erwarten jetzt bitte nicht von der Stadt Hockenheim und von uns als beauftragtem Gutachter, dass wir Ihre Arbeit machen. Denn Ihre Arbeit ist es hier, eine projektbezogene Modellprognose vorzulegen, aus der hervorgeht, wie dann auch die entsprechende Belastung in dem jeweiligen Prognosehorizont aussieht.

Ich will Ihnen dazu auch kurz eine Passage vorlesen, die Sie wahrscheinlich kennen. Sie ist nämlich aus dem Umwelt-Leitfaden, Teil VI: Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr. Das steht beispielsweise der schöne Satz:

Die Planfeststellungsbehörde hat die Verkehrsprognose als die wesentliche Grundlage der Lärmemission auf methodisch korrekte Erstellung und in gewissem Rahmen auch inhaltlich zu prüfen.

Daraus folgt, dass Herkunft und Inhalt der in der schalltechnischen Untersuchung verwendeten Prognose offenzulegen sind. Es ist nicht ausreichend, das Betriebsprogramm ... inhaltlich im Erläuterungsbericht der Untersuchung darzustellen. Vielmehr ist der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich eine Kopie des Schreibens des Vorhabenträgers mit den Vorgaben

– dick unterstricken –

zum Betriebsprogramm vorzulegen oder der schalltechnischen Untersuchung als Anlage beizufügen.

Denn Sie wissen sehr wohl, dass es natürlich so ist: Je nachdem, wie das Betriebsprogramm ausgestaltet wird – also beispielsweise, wie gut Güterverkehre und Personenverkehre entflechtet werden können, wie viele langsame und schnelle Verkehre es gibt, wie diese gemischt werden –, dementsprechend unterschiedlich fällt natürlich die Kapazität aus. Das ist ja der entscheidende Punkt. Dazu haben wir keinerlei differenzierte Vorgaben von Ihnen vorliegen.

Wir haben auch überhaupt keine Darstellung dazu, wie letztendlich die Prognose entstanden ist. Die Aussagen von Herrn Lohr in den letzten 15 bis 20 Minuten waren da zu sehr widersprüchlich, weil er auf der einen Seite gesagt hat: „Das kommt alles vom Bund. Das ist Bundesverkehrswegeplanung.“ Die Bundesverkehrsprognose ist eine Grobprognose. Das ist keine feinteilige, objektbezogene, planbezogene Prognose, die konkrete Aussagen dazu treffen kann, welche Züge in welcher Aufteilung auf den unterschiedlichen Gleisen unterwegs sind. Deshalb haben Sie ja auch den Istbestand auf den Abstellgleisen aufgenommen und offensichtlich auch in die Prognose eingearbeitet und demzufolge auch die Prognose des Bundes verändert und entsprechend auf den Fall Hockenheim angepasst.

(Herr Lohr [Vorhabenträgerin]: Nein!)

Ich würde mir einfach wünschen – die Stadt Hockenheim wünscht sich das wahrscheinlich auch –, dass Sie einmal offenlegen, was Sie da genau gemacht haben und wie Sie dabei methodisch vorgegangen sind.

(Beifall)

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Ich würde mir wünschen, Herr Maiwald, dass wir einmal kurz innehalten und überlegen, in welcher Art und Weise wir die Diskussion fortführen. Ich nutze auch gern das Mittel zur

Überspitzung, frage gern einmal nach, gebe mich so, wie wenn ich etwas nicht verstehe, um einfach meinen Gesprächspartner ein bisschen aus der Reserve zu locken. Aber Ihr Vortrag, Herr Hahn, geht mir jetzt doch ein Stück zu weit, weil Sie entweder wissentlich Dinge falsch darstellen oder Sie nicht bereit sind, sich auf unsere Argumentation einzulassen. Da können wir uns jetzt noch einige Male im Kreis drehen. Das führt dazu, dass die Zuschauer dem einen oder anderen mehr Beifall geben, aber in der inhaltlichen Diskussion bringt uns das nicht weiter.

(Zurufe von Einwendern)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Moment, Moment, bitte!

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Im Moment habe ich das Wort. Ich habe mich jetzt auch zurückgehalten. Sie haben, wenn Sie nahe bei uns saßen, gesehen, wie Herr Lohr sich zurückhalten musste. Es ist nicht gut, wie wir im Moment gerade diskutieren. Wir haben versucht, Ihre Argumentation zu ergänzen, Ihnen zu erklären, warum wir der Meinung sind, dass wir viel tiefer in die Thematik hineingegangen sind. Sie haben uns erwidert: „Es kann doch nicht Aufgabe der Stadt Hockenheim sein, Ihnen nachzuweisen, wo Sie Fehler gemacht haben“, nachdem wir Ihnen den Rechenweg dargelegt haben und Sie gar nicht darauf eingegangen sind. Deshalb der Wunsch, innezuhalten und noch einmal zu überlegen, wie wir miteinander diskutieren.

(Herr Hahn [Stadt Hockenheim]: Dazu muss ich kurz Stellung nehmen dürfen!)

– Nein.

(Herr Hahn [Stadt Hockenheim]: Herr Maiwald!)

Da würde ich bitten, die Verfahrensordnung einzuhalten und nacheinander die Wortmeldungen abzuarbeiten.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich habe kein Problem, wenn wir zur Abkühlung eine zehnmütige Pause einlegen, muss allerdings sagen: Ich habe im Moment keine Schwierigkeiten in einer angeregten Diskussion; das muss ich ganz ehrlich sagen. Wir wollen ja herausfinden – –

(Beifall)

Wenn Sie auch darauf erwidern, dass das, was Herr Hahn sagt – – Das sagt er vielleicht sehr pointiert; ich habe da vielleicht ein dickeres Fell; ich sitze auch hier vorne. Das mag man bewerten, wie man will. Aber wenn Sie Ihre Position vertreten, ist das ja auch in

Ordnung. Sie sagen, was Herr Hahn sagt, sei nicht in Ordnung, Herr Hahn sagt, was Sie sagen, sei nicht in Ordnung, und wir müssen uns zum Schluss ein Bild davon machen.

Ich denke, wir sind in einer sehr – es ist ja auch relativ warm – hitzigen Diskussion, und das gehört sich auch für einen solchen Termin, denke ich. Aber wir können trotzdem gerne an dieser Stelle eine zehnminütige Pause machen, um die Gemüter etwas abkühlen zu lassen. Das würde ich vorschlagen. Dann sehen wir uns in zehn Minuten hier wieder.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Ich glaube aber, das brauchen wir nicht, Herr Maiwald. Denn wir sind jetzt inhaltlich so tief drin, dass wir gern weiterdiskutieren können. Die Frage war nur, wie oft wir uns sagen, dass wir den anderen nicht verstehen.

Ich würde dann gern noch drei, vier Sätze zu den Zugzahlen sagen. Dann kam die nächste Wortmeldung von Herrn Lohr. Ich glaube, eine Wortmeldung von Herrn Waldmann habe ich noch gesehen.

(Zurufe, u. a. Herr Hahn [Stadt Hockenheim]: Das finde ich jetzt interessant, dass Sie jetzt die Moderation übernehmen! Das ist spannend!)

– Ich habe nur gesagt, was ich gesehen habe. Ich habe nicht die Moderation übernommen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Hahn, das entscheide ich.

(Herr Hahn [Stadt Hockenheim]: Ja!)

Es ist noch Herr Baßler in der Erwiderung.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Dann würde ich gern noch einmal auf den Vorwurf eingehen in Bezug auf die Fragen: „Welche Zugzahlen habt ihr denn jetzt verwendet? Was ist Grundlage eures Gutachtens?“ Meine letzte Erwiderung bezog sich auf die Forderung von Herrn Hahn: „Macht doch eine spezifische Prognose für den Bereich Hockenheim, und legt die eurem Gutachten zugrunde.“ Dann habe ich gesagt: Wenn wir eine spezifische Prognose machen, die dann vom Bundesverkehrswegeplan abweicht, müssen wir uns an den jetzigen Betriebsprogrammen orientieren. Auch da sind Grenzen gesetzt. Wir haben teilweise 15-jährige Verträge mit den Bundesländern, in denen Nahverkehrszahlen, Zugzeiten vorgegeben werden. Herr Hahn hat dann erwidert: „Ihr könnt ja auch die Abfolge verändern.“ Ich glaube, niemand wäre zufrieden, wenn künftig die Nahverkehrszüge, die die Schüler morgens um sieben oder um halb acht in die Schule bringen, erst um elf oder um zwölf Uhr fahren, nur damit die Kapazität gesteigert werden kann. Das macht nur in begrenztem Umfang Sinn.

Entsprechend war mein letzter Vortrag, dass wir eine spezifische Prognose für den Bereich Hockenheim, wenn wir sie denn machen würden, in einer Dimension erhalten würden, die ganz, ganz nah an den Istzahlen von heute ist, nämlich an den 445 Zügen. Das haben wir nicht gemacht. Wir haben die uns gesetzlich vorgegebenen – das ist diskussionswürdig, aber so ist es – Bundesverkehrswegeplanzahlen zugrunde gelegt und hatten da in einem relativ eng umrissen Zeitfenster, nämlich als wir die Planrechtsunterlagen eingereicht hatten, die Möglichkeit, abzuwägen, welche Zahlen die besseren sind, die Zahlen für 2015, die schon eine Weile veröffentlicht waren, oder die Zahlen für 2025, die damals ganz neu waren. Herr Lohr hat gerade schon versucht, zu erklären, wie die Zahlen zustande gekommen sind, wie sie zu bewerten sind. Wir haben es jetzt auch noch einmal vorne aufgeführt.

(Präsentation „2015-06-29 – Schallschutz Hockenheim Anhörung“ –
Folie 13: Schalltechnische Eingangsparameter: Zugzahlen)

Wir haben uns dann bewusst für die Zahlen für 2015 entschieden, weil sie von beiden Bundesverkehrswegeplanzahlen – 2015 und 2025 – die stärkere Betroffenheit für Hockenheim mit sich bringen. Beide Bundesverkehrswegeplanzahlenblöcke sind weit, weit weg von dem heutigen Ist, sind weit, weit weg von unserer Einschätzung der Streckenkapazität. Entsprechend haben wir in genau der Abwägung die Zahlen genommen, die das Maximum an Lärmschutzverbesserung für die Stadt Hockenheim und für Sie hier im Raum dann mit sich bringen.

Damit würde ich jetzt die Erwiderung schließen, damit es nicht zu lang wird. Ich habe die Bitte, dass Herr Lohr nach mir noch ein paar Sätze sagen darf, ohne das als Forderung an den Verhandlungsführer in den Raum zu stellen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Baßler, vielen Dank.

Herr Lohr, dann Herr Gummer, Herr Dr. Aufsattler und Herr Gotthardt. Ich glaube, das waren die Wortmeldungen, die vorlagen.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich möchte es hinsichtlich der Zahlen damit bewenden lassen, auch wenn mir noch das eine oder andere dazu einfallen würde.

(Zuruf)

– Zur Mittelrheinstudie habe ich noch nichts gesagt. Dazu kann ich zum Schluss noch etwas sagen. Das bezieht sich auch auf die Zugzahlen.

Zuerst zur Abwägung: Die Abwägung haben Sie vorhin als unsachgemäß kritisiert, weil wir bei der Abwägung das 3-dB(A)-Kriterium nicht einhalten. Das 3-dB(A)-Kriterium ist kein

Grundsatz einer Abwägung – Punkt. Allerdings hat – das sage ich ganz bewusst – in früheren Zeiten – Rechtsprechung aus den Neunzigerjahren – das Bundesverwaltungsgericht die Aussage getätigt: Schallschutzmaßnahmen, die nicht mindestens 3 dB(A) bringen, kann man auch weglassen.

Wir haben heute Morgen aber schon einmal dargestellt, dass unsere Maßnahmen, die wir hier an dieser Stelle schon haben, eine relativ starke Wirkung zeigen, und zwar eine Wirkung – rein auf den Schallschutz bezogen – in der Größenordnung von 7 bis 8 dB(A) im Mittelwert.

Darüber hinaus jetzt noch etwas aus zusätzlichem Lärmschutz herauszukitzeln ist schwierig. Das ist technisch schwierig, das ist akustisch schwierig, weil die Wirkung von Schallschutzwänden mit der Höhe abnimmt. Das ist Fakt. Da erzähle ich Ihnen keine Käse, sondern das ist tatsächlich Fakt. Man kann ungefähr sagen: Jeder Meter, der obendrauf gepackt wird, bringt ab einer bestimmten Höhe im Mittel ungefähr 0,5 dB(A). Das ist so.

(Schaubild: Schalltechnische Untersuchung, Seite 26, Abb. 3:
Mittlere Pegelminderung)

Das können Sie auch hier an dieser Grafik feststellen. Ich mache es bewusst noch etwas größer, weil in diesen Gesamtpräsentationen kann man das immer nicht so schön erkennen.

Wir haben hier die Varianten V 02 bis V 06. Das entspricht einer Anhebung um jeweils einen Meter, von der jetzigen Situation ausgehend. Da sehen Sie: Der erste Meter bringt noch einigermaßen etwas, der nächste Meter bringt schon fast gar nichts mehr. Hier ist es eine Pegelminderung von im Mittel 0,7 dB(A), hier von 0,3 dB(A). Hier sehen Sie, was ich gesagt habe. Hier sind es 0,3 dB(A), hier sind es ausnahmsweise einmal 0,6 dB(A).

Das heißt, diese Maßnahmen bringen im Mittel eine Pegelminderung von ungefähr 0,5 dB(A), wie ich vorhin gesagt habe. Das bestätigt sich hier, spätestens nach der sogenannten Variante V 02, die im Prinzip zum Ziel hatte, die Maßnahmen – jetzt muss ich noch einmal nachdenken – durchgehend auf 3 m anzuheben.

Jetzt gehen wir wieder in die etwas größere Darstellung.

Jetzt müssen wir sagen: Wo stehen wir hier an der Stelle? Wir stehen an der Stelle hier oben bei 2 dB(A). Jetzt sehen Sie schon, dass die Maßnahmen nie individuell für sich dargestellt werden können, sondern man muss immer sagen: Die Maßnahmen wirken zusammen. Wir haben mit unserer Lösung tatsächlich eine mittlere Pegelminderung von 2 dB(A). Da sagen Sie: „Für 2 dB(A) gebe ich nicht so viel Geld aus.“ Da sage ich aber jetzt im Gegenzug: Ich gebe auch nicht für die Variante V 12, die im Prinzip auch nicht mehr bringt als die 2 dB(A), die wir haben – die bringt nämlich 2,5 dB(A) –, nicht das doppelte Geld aus, wenn das erste Geld schon umsonst war.

Das heißt, diese 3 dB(A) an dieser Stelle anzusetzen ist für sich als Kriterium zwar hilfreich, aber nicht entscheidend. Deswegen muss man sich immer die Frage stellen, wenn man solch eine Abwägung trifft: Was ist mir der zusätzliche Nutzen, den mir diese Maßnahme bringt, tatsächlich wert? Ich muss sagen: Für zusätzlich 2,5 dB(A) im Mittel gebe ich keine 10 Millionen € extra aus – Punkt. Aber das ist jetzt meine persönliche Meinung an der Stelle.

(Zuruf: Sie müssen es auch nicht aushalten! – Herr Dr. Aufsattler
[BISS]: Darf ich direkt erwidern?)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Moment!

(RA Frau Fridrich: Geschäftsordnungsantrag!)

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Ich will – das wollte ich vorhin schon – einen **Antrag zur Geschäftsordnung** stellen, nämlich zum einen den **Antrag**, dass nicht Herr Baßler die Wortzuteilungen formuliert, sondern wir Sie nach wie vor als Sitzungsleiter akzeptieren. Mir ist wichtig, das zu senden.

Des Weiteren bezieht sich der **Geschäftsordnungsantrag** darauf, dass dieser Punkt, dessen Erörterung jetzt unter dem Stichwort Pegelminderung begonnen wurde, nach der Pause behandelt wird. Das wäre mein Ansinnen.

Im Weiteren möchte ich auch eine Antwort auf die, wie ich meine, sachlich orientierte Frage, wie denn die Aussage, Herr Baßler, dem Betriebsprogramm seien Grenzen gesetzt, vereinbar ist mit der ablehnenden Haltung der DB, Zugzahlen zu beschränken – das war nämlich auch Teil unserer Diskussionen, wenn Sie sich erinnern –, und warum Sie sich weigern, diese Zugzahlbeschränkung vorzunehmen oder aber noch die Zusage zu treffen, dass keine Umleitung der Güterverkehre auf die Neubaustrecke im Weiteren erfolgt. Denn wir alle wissen, dass Grundlage aller Prognosen zum einen das Thema „Geschwindigkeit der Zugverkehre“ ist und Teile der Lärmproblematik die Zuglänge und dann auch die Taktung, sprich die Zugabstände, sind.

Ich würde diese Fragestellung auch mit dem **Geschäftsordnungsantrag** verbinden, jetzt eine Pause zu machen und diese Themen danach zu diskutieren.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich würde trotzdem darum bitten, da wir noch in dem Thema der Prognose waren, wo wir immer ein bisschen springen – aber ich glaube, die Themen haben auch Verbindungen –: Ich möchte auch nicht unbedingt alles immer abrechnen, sondern es wird eben diskutiert. Ich finde das auch in Ordnung, würde allerdings gern vor der Pause diesen Punkt Verkehrsprognose, den wir angefangen haben, zu einem gewissen Ende bringen, bevor wir dann in weitere Punkte eintreten. Ich bitte da um Nachsicht.

Ich würde einfach bitten, dass wir das Thema Verkehrsprognose hier jetzt noch einmal angehen. Ich glaube, Sie, Herr Oberbürgermeister, Frau Fridrich, und Personen auf dieser Seite hatten dazu noch Fragen. – Zunächst Herr Dr. Aufsattler, wenn Sie, Herr Gummer einverstanden sind. – Bitte.

Herr Dr. Aufsattler (BISS):

Ich wollte noch eine Bemerkung machen zu der Thematik, die wir vorhin hatten, bei der es um Prognoseverfahren usw. ging.

Ich glaube, die Bahn wäre einfach gut beraten, wenn sie in Zukunft ihre Prognosemodelle so offenlegen würde, dass die beteiligten Bürger sie auch nachvollziehen können.

(Beifall)

Es ist immer von Transparenz die Rede, auch seitens der Bahn. Wenn Sie dieses Versprechen einmal einhalten würden, dann würden Sie sich möglicherweise viel Ärger ersparen. Das ist der eine Punkt.

Der zweite Punkt bezieht sich auf die Aussage von Herrn Lohr. Da würde ich eigentlich ganz gern einmal, wenn wir auf seine Grafik zurückkommen, etwas provokant sagen: Auch die V 12 ist keine zufriedenstellende Antwort auf die Probleme; nehmen wir lieber die V 13.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Wer möchte noch das Wort zum Thema Verkehrsprognose/Betriebsprognose?

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Herr Hahn. Und dann erwarte ich noch eine Antwort.

Herr Hahn (Stadt Hockenheim):

Ich möchte noch einmal auf Herrn Baßler antworten. Ich fühle mich da von Ihnen an zwei Punkten gründlich missverstanden und auch falsch wiedergegeben.

Zum einen ist es sehr wohl meine Aufgabe, die Fehler zu finden, die Sie im Planungsprozess gemacht haben. Das ist schon meine Aufgabe. Aber es ist nicht meine Aufgabe und auch nicht die Aufgabe der Stadt Hockenheim, eine komplette projektbezogene Modellprognose vorzulegen. Das ist nun ureigenste Aufgabe des Vorhabenträgers, um entsprechend auch den Bedarf nachzuweisen.

Zum Zweiten ist es natürlich nicht so, dass ich gesagt hätte, dass man Abfolgen im Betriebsprogramm verändern soll. Dann würde ich ja sagen: Das Betriebsprogramm muss so und so aussehen, und daraus resultiert dann, dass eine bestimmte Anzahl von Zügen auf der Rheintalbahn abfahrbar ist. Das ist auch nicht meine Aufgabe. Ich habe nur grundsätzlich darauf hingewiesen, wie man methodisch eigentlich vorgehen würde und dass es natürlich

ein Unterschied ist, ob ich zum Ausdruck bringe, ich habe die und die planerische Vorstellung, weil ich weiß, es besteht der und der Bedarf aus der vorliegenden Bundesverkehrsprognose, und daran orientiert schaue, mit welchem Betriebsprogramm man das abfahren kann.

Es kommt immer darauf an, wie man vorgeht, ob man sagt: „Es gibt nur die und die Kapazität, und deshalb rechnen wir auch nur mit den Mindestwerten“, oder ob man sich dem Ganzen sozusagen iterativ nähert und schaut, was auf der Strecke dann auch machbar ist. Ich habe schon den Eindruck, dass Sie auch dementsprechend vorgegangen sind. Denn Sie haben ja auch unterschiedliche Zahlen angegeben und nicht nur mit den 380 Zügen pro Tag für die Rheintalbahn gerechnet, sondern haben eben auch mit 425 Zügen im Lastfall 2025 gerechnet.

(Zuruf des Herrn Lohr [Vorhabenträgerin])

– Das sind Ihre eigenen Zahlen, Herr Lohr. Sollen wir es jetzt noch einmal einblenden? Sie haben selbst 425 Züge angegeben. Das entspricht etwa den 75 % dessen, was ich Ihnen als eine theoretische Kapazität angegeben habe. Deshalb sind wir zahlenmäßig eigentlich auch gar nicht weit auseinander. Es ist nur die Frage, wie es dann mit der Tag/Nacht-Verteilung aussieht. Da sagen Sie eben immer noch, dass 2015 von Ihnen herangezogen wird, weil Sie der Auffassung sind, dass 2015 der Nachtanteil größer ist als 2025. Es ist ja genau die entscheidende Frage, wie man dazu kommt, dass sich innerhalb von zehn Jahren die Verkehrsverteilung derart verschiebt. Dafür muss es auch eine plausible Begründung geben, und die fehlt mir nach wie vor.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Dargestellt haben wir zum einen natürlich die zugrunde gelegte Belastung aus 1976. Wir haben einen Lastfall aus dem Bestand 2006 zugrunde gelegt. Wir haben die Zahlen von 2015 prognostisch dargestellt. Wir haben 2025 dargestellt. Nicht dargestellt haben wir die Istsituation 2011. Das haben wir in den Gesprächen mit der Stadt Hockenheim und auch heute in der Präsentation dargestellt. In der Planfeststellung sind die Belastungen aus 2011 nicht enthalten. Deutlich gemacht haben wir aber erstens, woher die Zahlen kommen, und zweitens, dass wir uns für uns aus gutem Grund für die Zahlen für 2015 entschieden haben und mit den Prognosen 2015 die Schallbelastung gerechnet haben. Das heißt, wir haben ausschließlich die Zahlen von 2015 als maßgebliche Verkehrsbelastung für die Schallimmissionsberechnungen unterstellt. Nicht dass da ein Missverständnis entsteht: Wir haben nicht unterschiedliche Varianten gerechnet und die beste für uns herausgesucht.

Zu der Frage „Offenheit der Verkehrsprognose“: Offener als wir in diesem Verfahren mit der Frage umgegangen sind: „Woher kommen die Zahlen, und warum haben wir uns dafür entschieden“, kann man nicht mehr damit umgehen.

(Schaubild: BVU – Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege)

Zur Frage: Wo kommen die Prognosen her? An die Wand geworfen habe ich Ihnen den Schlussbericht Schienenwege zur Bedarfsplanüberprüfung 2010. Das ist die Grundlage für die Zahlen für 2025. Die anderen Zahlen, die Zahlen für 2015, habe ich nicht da. Dazu gibt es aber das entsprechende Papier. Hier wird auf 805 Seiten ausführlich dargestellt – das ist für jeden einsehbar; es findet sich auf der Seite des Bundesverkehrsministeriums –, wie man zu den Ergebnissen kommt. Natürlich muss man hier Hockenheim suchen, aber man findet Hockenheim natürlich in diesem Bericht, sogar ganz gewaltig, und zwar die Aussage, dass zwischen Schwetzingen und Hockenheim ein Engpass besteht, der auch unter Unterstellung aller im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Verfahren nicht beseitigt werden kann. Damit rückwirkend die Aussage: Die Züge können nicht in den Zahlen, die hier als volkswirtschaftlicher Bedarf enthalten sind, gefahren werden. Auch diese Aussage findet man hier.

Dies zum Thema Offenheit. Offener kann man an dieser Stelle nicht mit dem Thema umgehen; man muss es nur wollen – Punkt.

(Herr Dr. Aufsattler [BISS]: Von wegen „wollen“! Sie haben ja eben selbst gesagt, das ist ein 800-Seiten-Bericht!)

Jetzt bin ich aber fertig an der Stelle.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Gummer, Sie hatten noch eine Frage. Ich bitte um Nachsicht: Wenn Sie sie einfach noch einmal aufwerfen könnten, damit sie beantwortet werden kann.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Ich denke, dass die Fragestellung dann auch zu den Ausführungen von Herrn Lohr passt. Die Fragestellung bezieht sich zunächst auf die Aussage von Herrn Baßler, dem Betriebsprogramm seien Grenzen gesetzt. Jetzt haben Sie, Herr Lohr, gesagt, es bestehe ein Engpass – das wissen wir ja alle – und es könne nicht mehr gefahren werden. Warum gehen Sie dann nicht argumentativ auf unsere Fragestellung ein, warum Sie nicht bereit sind, die Zugzahlen dann zu beschränken? Wir haben ja die Sorge, dass sich die Verkehre noch verstärken. Und warum sagen Sie nicht verbindlich zu, dass keine Umleitung von Güterverkehren auf die Neubaustrecke erfolgt? Das sind die Fragen.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Das würde ich gern direkt beantworten, wenn ich darf.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ja, klar. Gerne.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Im Anschluss an die Beantwortung würde ich auch noch einmal gerne den zweiten Antrag des Herrn Oberbürgermeisters zur Geschäftsordnung in Erinnerung bringen, dass wir die Pause nicht vergessen – wenn es keine Fragen mehr zu den Zugzahlen gibt.

Ich meine, Herr Gummer, wir hatten in einem Termin schon einmal über die Fragestellung diskutiert. Ich muss da, glaube ich, auch ein bisschen ausholen. Wir haben seit vielen Jahren nicht mehr die Bundesbahn, sondern unterschiedliche Bereiche innerhalb der Deutschen Bahn. Ein Bereich kümmert sich um die Infrastruktur, der andere Bereich fährt Züge. Der Bereich Infrastruktur muss so unabhängig agieren, dass jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Bedarf hat, sich eine Trasse bestellen kann. Es gibt derzeit neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG über 300 andere Verkehrsunternehmen, die vorrangig Güterzüge fahren, aber auch teilweise Nah- oder Fernverkehr.

Wir, die DB Netz AG, müssen jede freie Trasse der Vermarktung zugänglich machen. Das geht schon so weit, dass wir, wenn wir Instandhaltungsarbeiten machen, teilweise Schwierigkeiten haben, zu argumentieren, warum diese sechs oder acht Stunden dauern und warum wir diese nicht in zwei Stunden hinbekommen, sodass der nächste Zug fahren kann.

Aus dieser rechtlichen Ausgangslage heraus kann und darf ich Ihnen keine Zusage machen, die eine Begrenzung von Zugzahlen oder eine Festschreibung von einem Verkehrsmix „Güterverkehrszüge/keine Güterverkehrszüge“ beinhaltet. Sonst hätte ich sofort ein Verfahren der Bundesnetzagentur hervorgerufen, die dann die DB verklagt und sagt: „Ihr gebt mögliche Kapazitäten nicht frei. Das ist nicht euer Auftrag als Staatsunternehmen.“

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Frau Fridrich und Herr Gotthardt noch zum Thema Betriebsprognose.

RA Frau Fridrich:

Herr Baßler, die Diskussion hatten wir ja schon. Das ist ja auch das Thema, warum wir an der Stelle so – „erbittert kämpfen“ möchte ich jetzt nicht sagen. Was ist denn das Problem? Das Problem ist, dass hier ein Schallschutz gemacht wird, der auf Basis der Schallschutzgarantie zeitlich unbegrenzt gelten soll, es aber im Umfeld von unserem Abschnitt – nicht durch Sie verursacht, aber durch andere Themen wie z. B. die Korridorstudie Mittelrhein, durch die Frage der Bedarfsplanüberprüfung, durch die Frage neuer technischer Entwicklungen – die Befürchtung – ich sage jetzt einmal, auf unserer Seite; ich sage es auch bewusst abgeschwächt – da ist, dass das, was Sie als

„Vollauslastung“ – in Anführungszeichen – ansehen oder das, was man tatsächlich auf der Strecke fahren kann, unterschätzt wird, mit der Konsequenz, dass natürlich zum Schluss die Hockenheimer nicht nur – ich sage es jetzt einmal übertrieben – mit der V 07 mit 2 dB(A) Minderung abgespeist werden, aber zusätzlich die nächsten Jahrzehnte oder die nächsten Jahre noch durch neue technische Entwicklungen, durch andere Entwicklungen außerhalb des Abschnitts in die Situation kommen, dass sie unterm Strich überhaupt nichts gewinnen und die Schallschutzgarantie – Entschuldigung – in der Pfeife zu rauchen ist.

Das ist doch unser Problem, weshalb wir auch gefragt haben: Wie kommt man denn aus dem Dilemma heraus? Denn natürlich sehen wir auch, dass 2025 auf der Rheintalbahn nachts weniger Güterzüge sind. Aber das Thema ist doch bundesweit überall an allen Strecken gleich, wenn Sie die Möglichkeit haben, Verkehre zu verschieben: Die Bahn legt sich nicht auf ein verbindliches Betriebsprogramm fest, und die Betroffenen bekommen einen Prognosefall, eine Streckenbelegung, an die sich die Vorhabenträgerin nicht halten muss. Das ist doch das Thema, das sich auch hier widerspiegelt, unabhängig von unserem Thema.

Wenn Sie nicht den Weg gehen – diese Diskussion gibt es ja auch – und eine tatsächliche Vollauslastung nehmen – – Da gibt auch eine Entscheidung, die besagt: Die Vollauslastung muss man dann nicht nehmen, wenn man tatsächlich aufgrund einer entsprechenden Verkehrsprognose weniger Verkehre in einem gewissen Horizont erwartet. Aber unser Problem ist doch, dass Sie sagen: „Das ist das, was auf der Strecke maximal möglich ist. Mehr geht nicht.“ Wir sagen: „Okay, wenn das so ist, schreiben Sie es fest.“ Dann sagen Sie: „Nein, dürfen wir nicht, denn sonst kriegen wir ein Problem mit der Bundesnetzagentur, weil dann andere sagen, wir würden Kapazitäten verschenken.“ Das ist prinzipiell richtig, aber in dem konkreten Fall haben Sie nur einen Zugangsanspruch auf eine gewisse Strecke innerhalb gewisser Kapazitäten. Wenn es die halt nicht gibt, dann können Sie lang klagen. Das ist wie mit den Ständen auf dem Weihnachtsmarkt. Da werden zehn Standplätze vergeben, und wenn 20 sich bewerben, muss man halt Kriterien finden, wie man diese dann zuteilt.

Deshalb ist das Thema für uns aus Sicht der Stadt Hockenheim auch so schwierig. Denn auch damals, 1981, und in den vertraglichen Regelungen war ja keine zeitliche Beschränkung vorgesehen. Deshalb war eben unser – aus meiner Sicht legitimer – Ansatz, zu sagen: Okay, dann legen Sie doch entweder die Vollauslastung zugrunde, oder schreiben Sie die Belegungszahlen fest, damit dann auch für alle klar ist: So viel geht, und so viel geht eben nicht.

Das Thema der voraussehbaren Entwicklungen im Streckennetz ist, denke ich, durchaus legitim. Da ist eben das Problem, dass natürlich jetzt peu à peu immer neue Themen aufs Tableau kommen. Z. B. wird in der Korridorstudie Mittelrhein zwar gesagt, durch Hockenheim geht noch mehr durch, aber interessanterweise wird für unseren Abschnitt gar keine bauliche Maßnahme vorgeschlagen, sondern für den südlicheren Bereich in dem

Szenario unterstellt, dass in jedem Fall ein Ausbau bei Graben-Neudorf stattfinden wird, aber nicht bei uns.

Das sind die Themen, die uns bewegen und bei denen wir uns auch ein Stück weit alleingelassen fühlen. Denn klar ist – das ist auch Rechtsprechung –, dass man bei einer Verkehrsprognose auch voraussehbare Entwicklungen mit berücksichtigen muss. Dabei liegt der Dissens eigentlich im Kern. Wir haben den Dissens dahin gehend: Wir gehen nicht davon aus, dass das, was Sie hier darstellen, die Kapazitätsgrenze ist. Denn die Erfahrung lehrt: Es geht immer mehr, es geht durch andere Blockabstände mehr. Das ist der Punkt, an dem wir auch einen Dissens haben, den wir wahrscheinlich nicht auflösen. Den haben wir in den Gesprächen auch nicht aufgelöst, obwohl wir uns natürlich verschiedene Modelle überlegt haben, wie wir diese Thematik in den Griff kriegen. Das ist uns damals auch nicht gelungen. Die heutige Diskussion zeigt aus meiner Sicht auch wieder, dass wir an diesem Punkt schlichtweg unterschiedliche Auffassungen haben, die eben auch in den Befürchtungen und den Themen im Umfeld liegen, wobei wir sagen, da wird noch mehr auf uns zukommen, wie in der Vergangenheit auch. Jetzt zu sagen: „Okay, das ist so in Ordnung“, damit haben wir ein Problem.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Eine Antwort fehlt noch, Herr Maiwald, nämlich die Antwort auf die Frage, warum keine verbindliche Zusage gegeben wird, dass keine Umleitung auf die Neubaustrecke erfolgt.

(Herr Hahn [Stadt Hockenheim]: Das ist ein Muss, diese Zusage!)

Herr Gotthardt (BISS):

Die Sache ist doch die – das erkennt man, wenn man sich die Mittelrheinstudie anschaut; dort ist ganz klar die Zukunft angesagt; und es geht ja schon aus der Prognose 2025 hervor –: Die Bahn will, weil dort die Kapazitäten frei sind, Verkehr auf die Schnellbahntrasse verlagern. Das birgt natürlich die Problematik, dass sie von Norden her erst nach dem Bahnhof Hockenheim auf die Schnellbahntrasse kommt und, wenn sie von Süden kommend auf die Schnellbahntrasse gehen würde, das Gegengleis blockieren würde. Sprich: Es ist erst möglich, wenn wir die zwei Gleise von Frankfurt her haben und die Züge dann entweder über den Rangierbahnhof in Mannheim bzw. direkt in den Pfingstbergtunnel Richtung Süden an Hockenheim vorbeigeschickt werden und wenn der Verkehrsknoten Molzau/Graben-Neudorf, die Abzweigung der Schnellbahntrasse Richtung Stuttgart, verkehrstechnisch ausgebaut, das heißt kreuzungsfrei, ist, sodass die Züge, ohne sich gegenseitig zu blockieren, durchfahren können. In dem Moment wird Hockenheim auf der Neubaustrecke alles auf die Schiene bekommen. Solange das nicht gemacht ist, wird der Güterverkehr, der aus dem Vertragsrecht mit der Schweiz anfallen wird, durch die entsprechenden Basistunnel, die beide in Betrieb sind, in extremem Maß über die Rheintalstrecke geschickt werden.

Es ist natürlich für uns Außenstehende ein bisschen eine Blackbox und meines Erachtens auch planungsrechtlich nicht feststellungsfähig, dass die Systeme ausgebaut werden, wie in der Mittelrheinstudie z. B. erwähnt ist, dass im Bereich Frankfurt der Verkehr durch das ETCS, das Europäische Zugsicherungssystem, wesentlich verdichtet werden konnte. Niemand weiß, wie da der Stand ist für die Rheintalschiene nach Basel. Das ist meines Erachtens auch nicht planfeststellungswürdig, wenn das durchgeführt wird.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Vorschlag: Zu diesen beiden Punkten gibt es noch eine Erwiderung des Vorhabenträgers, und dann würden wir die Pause machen.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Ich glaube, wir können direkt die Pause beginnen, wenn es keine anderen Wortmeldungen gibt. Ich könnte jetzt noch einmal meine Position wiederholen, aber das ist nicht zielführend.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Also keine Möglichkeit für Umleitungsverkehre? Das ist das, was Sie praktisch aus Ihrer Sicht auch zu den anderen Verkehren gesagt haben, dass da keine Zusicherungen möglich sind – wenn ich das trotzdem noch einmal als Versuch einer Antwort auf diese aus meiner Sicht nuanciert anders gestellte Frage zusammenfasse. Aber gleiche Ausgangslage wie eben schon bei der Frage der Festschreibung von Verkehren.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Dann sind wir jetzt quitt. Nachdem ich Ihre Moderation übernommen habe, haben Sie für mich geantwortet, und wir können in die Pause gehen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Das war wieder die Moderation. Sehr gut. Machen wir.

Ich würde vorschlagen, wir machen eine Viertelstunde Pause. Ist das in Ordnung? – Okay. Danke.

(Unterbrechung von 16:19 Uhr bis 16:52 Uhr)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich würde vorschlagen, dass wir in der Erörterung fortfahren.

Ich möchte aus meiner Sicht noch einmal das Ergebnis dessen, was wir vor der Pause diskutiert hatten, insofern festhalten, als es zur Frage der Verkehrsprognose unterschiedliche Auffassungen zwischen der Vorhabenträgerin, der Stadt Hockenheim und auch verschiedenen Einwendern gibt. Das kann man, glaube ich, zunächst einmal als Ergebnis so festhalten. Welche Schlussfolgerungen daraus zu ziehen sind, muss dann der abschließenden Würdigung vorbehalten bleiben.

Wenn Sie dieses Fazit so mit teilen, würde ich diesen Punkt „Verkehrsprognose“ damit verlassen und Herrn Dr. Aufsattler, der gesagt hat, dass er morgen, falls morgen eine Fortsetzung des Termins stattfindet, nicht anwesend ist, aber zum Thema Lärmmessung eine Präsentation vorbereitet hat, die Gelegenheit geben, zu diesem Thema vorzutragen. Dann würden wir uns über diesen Punkt unterhalten und dann insbesondere auf die Fragen der Verhältnismäßigkeitsprüfung und der Varianten eingehen. – Ich sehe da jedenfalls keinen Widerspruch und deute das als Zustimmung.

Ich würde dann Herrn Dr. Aufsattler das Wort erteilen.

(Präsentation „Werner Vortrag eigene-messunge-Anhörung“ –
Folie 1: Messung der Immissionspegel)

Herr Dr. Aufsattler (BISS):

Sie sehen hier auf der Abbildung zunächst einmal, wo wir gemessen haben: Die Bahnstrecke ist erkennbar, die Überführung der B 39 ebenfalls. Der Messpunkt ist da in der Nähe, in dem orangefarben markierten Bereich.

(Folien 2 bis 4: Wozu eigene Messungen?)

Warum haben wir eigentlich überhaupt eigene Messungen durchgeführt? Die offiziellen Verfahren, Lärm zu messen, verwenden den Mittelungspegel. Dieser ist aus verschiedenen Gründen zwar ein sehr praktisches Maß, aber ein Maß, das die Erfahrungswirklichkeit der betroffenen Bürger nur sehr mäßig abbildet. So sage ich einmal. Die Bahn verwendet in ihren Gutachten diesen Mittelungspegel. Das ist auch nicht zu beanstanden. Aber es ist eben eine gefilterte Realität, die auf diese Art und Weise sichtbar wird.

Deshalb haben wir vom Verein BISS gesagt: Wir wollen selbst einmal nachschauen, wie die Situation vor Ort aussieht. Wir haben dazu über zehn Wochen hinweg Messungen an dem Messpunkt gemacht. Wir haben auch noch andere Messpunkte einbezogen. Aber die sind nicht Bestandteil dieser Auswertung.

(Folien 5 bis 7: Wann, wo und wie wurde gemessen?)

Der Messzeitraum ging vom 7. Dezember 2013 bis zum 12. Februar 2014. Den Messpunkt haben wir eben schon gesehen. Wir haben alle zwei Sekunden gemessen. Es waren insgesamt 850 000 Einzelmessungen. Die Messwerte wurden über den gesamten Zeitraum erfasst und nach Wochentagen getrennt gemittelt. Alle Werte, die ich hier vorstelle, sind also Mittelwerte. Deshalb schlagen sich in den Ergebnissen eigentlich nur Ereignisse nieder, die regelmäßig wiederkehren. Ein singuläres Ereignis ginge in den Daten unter.

(Folie 8: durchschnittliche und maximale Anzahl der Grenzwertüberschreitungen pro Nacht)

Was man hier zunächst einmal sieht, ist die durchschnittliche und die maximale Anzahl der Grenzwertüberschreitungen pro Nacht, also mehr als 49 dB(A). Was man ebenfalls sieht, ist, dass wir im Mittel unter der Woche alle fünf Minuten – so sage ich einmal Pi mal Daumen – Grenzwertüberschreitungen haben. An den Wochenenden ist es etwas weniger. Wenn man sich die Maximalwerte ansieht, erkennt man: Da ist das erheblich mehr. Dann reden wir nämlich alle drei Minuten über Grenzwertüberschreitungen.

(Folie 9: durchschnittliche und maximale Dauer der einzelnen Grenzwertüberschreitungen)

Schauen wir uns nun die Dauer der Grenzwertüberschreitungen an. Wir haben grundsätzlich nur Grenzwertüberschreitungen erfasst, die mindestens zehn Sekunden andauert haben. Hier sieht man, dass diese Grenzwertüberschreitungen im Mittel etwa eine halbe Minute andauern. Die Maxima liegen auch deutlich darüber, nämlich bei – ich sage es wieder Pi mal Daumen – anderthalb Minuten.

(Folie 10: durchschnittliche Gesamtdauer der Grenzwertüberschreitungen)

Die Gesamtdauer der Grenzwertüberschreitungen – darauf hat Herr Sommer heute schon hingewiesen – beträgt zu Spitzenzeiten immerhin 50 Minuten.

(Folie 11: durchschnittliche und maximale Lärmpegel der Grenzwertüberschreitungen)

Wenn man sich die maximalen Lärmpegel und die durchschnittlichen Lärmpegel anschaut, sieht man, dass sowohl die durchschnittlichen als auch die maximalen Lärmpegel erheblich über den zulässigen Grenzwerten liegen. Wenn man sich die Frequenz in Erinnerung ruft, dann kann man sich leicht vorstellen, dass unter diesen Bedingungen ein ungestörter Schlaf eigentlich nicht mehr möglich ist.

Das ist im Übrigen eine Erfahrung, die ich auch persönlich machen kann, obwohl ich deutlich weiter von der Strecke entfernt wohne, als unser Messpunkt eingerichtet war. Bei einem geöffneten Fenster kann man nicht wirklich ungestört schlafen.

(Folien 12 bis 16: was besagen die Messwerte?)

Was sind nun die Schlussfolgerungen daraus? Ich habe eben schon gesagt: Die Werte liegen alle über dem zulässigen Grenzwert. Die Maximalpegel liegen bei fast 70 dB(A). Bei den kurzen Zeitabständen ist Tiefschlaf nicht mehr möglich. In der Zwischenzeit ist in der medizinischen Forschung allgemein anerkannt, dass Schlafstörungen auf Dauer zu schweren gesundheitlichen Schäden führen.

Deshalb ist unsere Schlussfolgerung: Wer regelmäßigen nächtlichen Lärm in dem dargestellten Umfang verursacht oder durch Untätigkeit in Kauf nimmt, setzt die betroffenen Anwohner einer schleichenden Körperverletzung aus. Das ist auch die Quintessenz, die wir aus unseren Daten ziehen. Wir erwarten, dass dem ein Ende gesetzt wird.

Das war es schon.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Vielen Dank, Herr Dr. Aufsattler. – Gibt es daraus jetzt aus Ihrer Sicht – wenn ich da einfach nachfragen darf, weil Sie das jetzt vorgetragen haben – im Hinblick auf das, was vorgesehen ist, irgendwelche Schlussfolgerungen, die Sie ganz konkret daraus ableiten und vielleicht auch vortragen? Danach können dann die Vertreter der Bahn etwas dazu sagen.

Herr Dr. Aufsattler (BISS):

Eine Schlussfolgerung ist sicher, dass Maßnahmen, die auf passiven Schallschutz setzen, eigentlich völlig am Problem vorbeigehen. Denn wenn ich bei geöffnetem Fenster schlafen will – das will nun einmal ein erheblicher Teil der Bevölkerung –, dann nützt mir der passive Schallschutz überhaupt nichts. Einmal ganz davon abgesehen, dass natürlich auch bei Tag mit passivem Schallschutz eine erhebliche Minderung der Wohnqualität verbunden ist. Insofern würde ich sagen: Alles, was darauf hinausläuft, dass man in einem nennenswerten Umfang auf passiven Schallschutz setzt, geht eigentlich am Kern des Problems vorbei.

Ich denke einmal, dass das, was die Bahn an anderen Stellen auch zugesteht – dass nämlich grundlegende Lösungen gefunden werden müssen und keine Flickschusterei betrieben wird –, auch für Hockenheim gilt. Ich will die Zahlen, die die Bahn vorhin hier präsentiert hat, jetzt gar nicht groß diskutieren. Aber der gesunde Menschenverstand sagt einem, dass die Prognosen in aller Regel durch die Realität eingeholt werden. Das gilt auch für die Zugfrequenzen. Insofern glaube ich, dass wir auch hier in Hockenheim eine Lösung

brauchen, die das Problem wirklich von Grund auf angeht. Das heißt: In jedem Fall aktiver Lärmschutz.

Wie der dann ausgestaltet wird, das kann ich nicht beurteilen. Das Einzige, was wir fordern können, ist, dass er so ausgestaltet wird, dass wir tatsächlich einen effektiven Lärmschutz haben, also eine Senkung des Lärmpegels, die uns nicht permanent Gesundheitsgefahren aussetzt und die den Lärmpegel mindestens unter den zulässigen Grenzwert drückt. Das ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Vielleicht noch ergänzend Herr Sommer.

Herr Sommer (BISS):

Ich möchte ganz gern noch eine Bemerkung hinterherschicken. Was diese Messreihe, die Herr Dr. Aufsattler gezeigt hat, recht gut zeigt, ist, wie wichtig der Maximalpegel ist, der hier regelmäßig gemessen wurde. Wir haben es uns politisch mit der Bundes-Immissionsschutzverordnung und mit der Schall 03 eigentlich ein wenig zu bequem gemacht. Ich nenne einmal ein Beispiel: Wenn Sie in einer Stunde einen Schuss abgeben, sind alle wach. Nach einer Mittelung über eine Stunde werden Sie den Schuss nicht mehr feststellen.

Deswegen kämpfen im Moment die Bürgerinitiativen in diesem Land – es sind mittlerweile 170 – landauf, landab darum, dass die Maximalpegel wieder eine stärkere Bedeutung bekommen. Mittlerweile gibt es auch einige Landesumweltminister und Innenminister, speziell natürlich in Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen, die auch sehr auf diese Schiene einschwenken und sagen: Die Maximalpegel müssen wieder eine Rolle spielen.

Ich bin deswegen eigentlich ganz fasziniert. Denn unsere Vorgänger vor 35 oder 40 Jahren haben das wohl schon geahnt und in die Vereinbarung mit der Bahn einen Maximalpegel von 65 dB(A) hineingeschrieben. Das war sehr vorausschauend. Dieser Maximalpegel, wie er vereinbart war, wird im Moment pro Nacht 100 bis 150 Mal gerissen. Ich bin davon überzeugt, dass wir das in vergleichbarer Entfernung von der Bahnlinie an jedem anderen Messpunkt auch nachweisen können, wenn es darauf ankommt.

Ich halte es für sehr, sehr wichtig, dass wir diesen Maximalpegel, der seinerzeit vereinbart worden ist, nicht aus dem Blick verlieren und dieses Pfund nicht freiwillig abgeben. Denn in wenigen Jahren werden wir in Lärmdiskussionen nicht nur zum Thema Bahnlärm, sondern auch bei Fluglärm und anderen Verkehrslärmformen und Betriebslärmformen wieder stärker über Maximalpegel reden. Denn die machen die Menschen krank – nicht die weich und rund gelutschten und gerechneten Durchschnittswerte; davon wird niemand krank. Es sind die Maximalpegel, die hier die Krankheitsursache darstellen. Deswegen sollten wir auf diesen

65 dB(A), wie seinerzeit vereinbart, unbedingt bestehen. Eigentlich muss ich fast sagen, dass mir die 50 plus 2 dB(A) fast schon egal sind. Da komme ich heute sogar mit der neuen Schall 03 vermutlich auf sehr ähnliche Messwerte.

Das Pfund, das wir haben und das wir gern behalten würden, sind die Maximalpegel. Sobald wir hier eine Lärmschutzlösung haben, die sicherstellt, dass keine Bahn mehr über 65 dB(A) erzeugt, haben wir einen Riesenschritt nach vorn gemacht.

(Beifall)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Könnten Sie mir die Folie mit den Balken noch einmal zeigen?

(Zuruf des Herrn Dr. Aufsattler [BISS])

Ich will überhaupt nicht widersprechen. Die Messergebnisse scheinen mir tatsächlich realistisch zu sein. Punkt 1.

Punkt 2: Sie bestätigen unsere Prognosen.

Ich gehe auch noch einmal auf den Maximalpegel ein. – Wir können es auch andersherum machen. Während Sie die Folie suchen, haben wir kurz umgeschaltet.

(Folie aus Verzeichnis rpk24_plf_schallschutz_hock_07_teil2:
07_STU-A_04-Lageplan_V01_Blatt2_120601)

Das sind Auszüge aus unserem Gutachten. Ihr Messpunkt liegt etwa hier. So sage ich jetzt einmal ganz grob. Dann gehen wir einfach einmal in die Vergrößerung hinein, damit Sie nicht meinen, dass ich hier irgendeinen Schmarren erzähle.

Ich habe mir jetzt diesen Punkt da unten ausgesucht, damit man einfach einmal sieht, was in unserem Gutachten steht. Das trifft in etwa das, was Sie auch gezeigt haben. Sie haben hier irgendwo gemessen. Jetzt gehe ich da einmal hinein. Das ist bei uns der Messpunkt s14260 im Süden. Der Messpunkt s14260 im Süden entpuppt sich bei uns – ob richtig oder falsch, weiß ich im Moment gar nicht – als die Friedrich-Fröbel-Straße 24+26.

Schauen wir uns an dieser Stelle einfach einmal an, was unsere Ergebnisse im Bestand für die beiden am stärksten belasteten Fassaden ausspucken.

(Folie aus Verzeichnis rpk24_plf_schallschutz_hock_07_teil1:
07_STU-A_05-Ergebnistabelle_120601, Seite 655)

Das ist die Westfassade. Wir haben Werte von 62 bis 64 dB(A) am Tag auf der Westfassade. Auf der Nordfassade haben wir Werte von 59 bis 63 dB(A). Das liegt daran, dass in den Obergeschossen natürlich die Eigenabschirmung durch das Haus nicht mehr so

stark gegeben ist. Man sieht hier: Man hat hier tatsächlich Modellrechnungen im klassischen Sinne durchgeführt. Das zeigt sich auch in der Nacht wieder. Das heißt, da haben wir Werte von 63 bis 65 dB(A) auf der einen Fassade und von 61 bis 64 dB(A) auf der anderen Fassade gemessen.

(Zuruf des Herrn Dr. Aufsattler [BISS])

– Nicht gemessen. Entschuldigung! Das sind die auf der Grundlage der Prognose 2015 errechneten Mittelungspegel. Wenn ich jetzt sage, dass Ihre Ergebnisse auf den tatsächlichen Zugzahlen von heute beruhen, dann sehen wir: Dann liegen Sie, glaube ich – deswegen wollte ich das einfach noch einmal sehen –

(Präsentation „Werner Vortrag eigene-messunge-Anhörung“ – Folie 11: durchschnittliche und maximale Lärmpegel der Grenzwertüberschreitungen)

– Diese Folie wollte ich sehen, genau. Schauen wir uns das an. Sie haben hier die Grenzwertüberschreitungen zusammengezählt. Da kommen wir in einen Bereich von 57 bis 59 dB(A) – das sage ich jetzt einmal; das ist aufgerundet – und auf Spitzenpegel, die in etwa 10 bis 12 dB(A) darüber liegen.

(Herr Dr. Aufsattler [BISS]: Genau! Da sollten eigentlich nicht über 49 dB(A) herauskommen!)

– Ja, klar. – Ich wollte nur sagen: Mir war der Abstand wichtig, diese 10 bis 12 dB(A) Differenz, und der Mittelungspegel, den wir nennen.

Jetzt schalte ich wieder zurück auf die Ergebnisse aus dem Gutachten.

(Folie aus Verzeichnis rpk24_plf_schallschutz_hock_07_teil1: 07_STU-A_05-Ergebnistabelle_120601, Seite 655)

Das heißt, in diesem Bereich liegen wir in der Prognose ungefähr 3 bis 4 dB(A) höher als der Mittelungspegel.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Lohr, ich habe gerade mitbekommen, dass Sie über das Mikrofon schlecht zu hören sind.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich kann doch nicht noch lauter sprechen. Aber ich kann in das Mikrofon sprechen. Entschuldigung. Alles klar.

(Zuruf)

Das heißt, wir liegen mit unseren Prognosen ohne Schallschutz in der Größenordnung von 3 bis 4 dB(A) über den von Ihnen gemessenen oder aus dem Messwert errechneten Belastungen. Wir liegen also mit dem Zuschlag, dass wir natürlich höhere Zugzahlen haben, als heute tatsächlich fahren – – Aber das macht das Kraut an dieser Stelle nicht fett. Es ist einfach die Sicherheit, die rechnerisch hinterlegt ist. Das ist ein Ergebnis, das sich regelmäßig bestätigt, dass wir mit den Prognosen ungefähr 2 bis 3 dB(A) oberhalb der Messwerte liegen, wenn ganz normal gemessen wird, wenn also keine Besonderheiten, besondere Windsituationen und ähnliches dabei sind.

Das wollte ich damit sagen. Ich kann das bestätigen.

Ich kann auf jeden Fall auch sagen – jetzt komme ich zu dem Kriterium des Spitzenpegels –, ich hätte eher mit höheren Spitzenpegeln gerechnet als die Werte, die Sie gemessen haben. Der Abstand von 10 bis 12 dB(A) scheint mir etwas niedrig zu sein. Aber egal. Ich hätte eher gesagt 14 bis 16 dB(A), diese Größenordnung, also um 2 bis 3 dB(A) höher. Das bestätigt sich auch in der ursprünglichen Vereinbarung, dass man dort von um 15 dB(A) höheren Maximalpegeln als dem Mittelungspegel ausgegangen ist. Das kommt ja auch nicht von ungefähr.

Daher kann ich sagen: Ja, Ihre Messergebnisse bestätigen unsere Berechnungen. Wir haben sie an dieser Stelle offengelegt. Das sage ich auch noch einmal dazu. Das ist das, was auch wir rechnerisch herausbekommen haben. Das zum einen.

Es gibt auch keine Diskussion darüber, dass das viel ist. Deswegen wissen wir alle hier im Haus, dass etwas zu tun ist. Die Frage ist nur: Was? Was ist sinnvollerweise geeignet?

Jetzt zu der Frage, warum wir nicht Spitzenpegel, sondern Grenz- und Mittelungspegel verwendet haben, wie sie in den Grenzwerten festgelegt sind. Die 16. BImSchV hat sich aus gutem Grund nur auf einen Wert festgelegt, nämlich auf den Mittelungspegel, weil die Väter der 16. BImSchV sich Gedanken darüber gemacht haben, in welchem Abstand denn wohl die Maximalpegel gegenüber dem Mittelungspegel anzuordnen sind. Sie sind auch von diesen 10 bis 15 dB(A) bei einer normal befahrenen Strecke ausgegangen. Das kann bei einer weniger befahrenen Strecke bis zu 18 dB(A) gehen. Aber dieser Abstand ist üblich.

Wenn man jetzt Gesetze vergleicht, bei denen beide Kriterien, sowohl der Mittelungspegel als auch der Spitzenpegel, dargestellt sind – da gibt es einige; es gibt z. B. die Sportlärmverordnung, es gibt die TA Lärm, die man allerdings für den Verkehrslärm nicht heranzieht, und es gibt die AVV Baulärm für den Baulärm –, sieht man: In all diesen Regelwerken ist ein Grenzwert in Bezug auf den Mittelungspegel festgelegt sowie die Aussage enthalten, dass Spitzen nicht mehr als 20 dB(A) über dem Mittelungspegel liegen dürfen.

Wenn ich das jetzt auf die 16. BImSchV herunterbreche, komme ich zu dem Ergebnis: Wenn man an dieser Stelle den Spitzenpegel ansetzen würde, müsste man von ähnlichen Größenordnungen ausgehen. Dann könnte man davon ausgehen, dass, wenn der Mittelungspegel eingehalten ist, auch diese Ansätze für den Maximalpegel eingehalten wären, was sich in diesem Abstand von 10 bis 15 dB(A) oder 10 bis 18 dB(A), je nach Streckenauslastung, widerspiegelt.

Das heißt: An dieser Stelle wäre niemandem geholfen, wenn man den Verkehrslärm nach beiden Kriterien beurteilen würde. Denn wenn man den einen Wert reißt, dann reißt man den anderen auch, und wenn man den einen einhält, dann ist der andere auch eingehalten.

So weit die Erläuterung zum Thema Spitzenpegel.

(Zurufe)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Danke, Herr Lohr. – Ich habe nun Wortmeldungen von Herrn Gotthardt und von Herrn Dr. Aufsattler. Herr Gotthardt, ich gehe einmal davon aus, dass Herr Dr. Aufsattler direkt erwidern möchte.

(Herr Oberbürgermeister Gummer [Stadt Hockenheim]: Sie haben mich übersehen!)

– Entschuldigung! Das tut mir leid. Dann kommen Sie, Herr Gummer, nach Herrn Dr. Aufsattler zu Wort. – Herr Gotthardt, sind Sie einverstanden, wenn dann der Herr Oberbürgermeister das Wort ergreift?

(Herr Gotthardt [BISS]: Ja!)

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Das hätte eigentlich recht gut gepasst im Anschluss an die Ausführungen von Herrn Lohr. Denn der Chart, den er aufgelegt hat, weist ja bestimmte Werte aus, nämlich eben die Mittelungspegel. Daran wollte ich meine Frage anknüpfen, die ich, wenn ich schon das Wort habe, auch gleich formulieren würde, wenn Sie damit einverstanden sind.

Die Frage ist nämlich: Ist in den Werten, die Sie hier ausweisen, der Schienenbonus schon eingerechnet oder nicht? Wir alle wissen: Er beträgt 5 dB(A).

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Der ist natürlich eingerechnet, ja.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Das bedeutet, dass der Mittelungspegel dann entsprechend höher wäre, und zwar um 5 dB(A) höher. Nicht wahr? Das nur zur Klarstellung.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das ist richtig, ja.

(Herr Gotthardt [BISS]: Drei!)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Fünf.

(Zuruf des Herrn Gotthardt [BISS])

– Nein. Das eine hat mit dem anderen nichts zu tun.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Danke für Ihr Verständnis, was die Wortmeldung angeht.

Herr Gummer, ist Ihre Frage beantwortet? – Danke.

Dann Herr Dr. Aufsattler und Herr Gotthardt.

Herr Dr. Aufsattler (BISS):

Herr Lohr, Sie haben in Ihrer Antwort vorhin etwas gesagt, was, glaube ich, schon einen ganz wesentlichen Unterschied macht. Sie haben nämlich von Straßenlärm gesprochen.

(Herr Lohr [Vorhabenträgerin]: Nein!)

– Doch, das haben Sie. – Das war möglicherweise ein freudscher Versprecher, weil er in der Tat auch etwas auf ein Problem hinweist. Wir haben nämlich auf der einen Seite Lärm, der relativ kontinuierlich auftritt, und wir haben auf der anderen Seite Lärm, der intervallmäßig auftritt. Gerade wenn wir über Schlafstörungen reden, wissen wir: Lärm, der intervallmäßig auftritt, ist mit Sicherheit ein erhebliches Problem, weil er nämlich den Tiefschlaf unterbricht. Insofern sage ich einmal: Das hat nichts mit Ihrer Antwort bezüglich der Maximalpegel zu tun, aber es hat etwas damit zu tun, wie angemessen der Durchschnittspegel wirklich ist, um die Realität und die sich daraus ergebende Gesundheitsgefährdung korrekt abzubilden. Da – das behaupte ich weiterhin – ist der Mittelungspegel ein Problemfall. Er bildet die Realität nicht hinreichend ab.

Herr Gotthardt (BISS):

Zu dem Messpunkt möchte ich kurz sagen: In der Ergebnistabelle ist dieser Immissionspunkt mit 58 dB(A) angegeben. Der Immissionspunkt an dem Objekt hat an der Stelle, an der das

Messgerät gestanden hat, 58 dB(A). Bei der Friedrich-Fröbel-Straße sind Sie nämlich oben an die Lussheimer Straße herangerückt. Das sind ca. 50 m Unterschied. Der Messpunkt liegt um 50 m mehr in die Stadt hinein, also weg von der Bahnstrecke.

Er hat eigentlich auch mit den größten Problempunkt in Hockenheim, nämlich die 264 m Offenlage. Deswegen habe ich auch vorhin meine Frage gestellt: Wo liegt der Querschnitt? Wenn Sie die Prognose für den Bahnhof treffen, dann sieht eine Prognose für 2025 meines Erachtens mit Verlagerungen auf die Schnellbahntrasse ganz anders aus, weil Sie gar keinen Schallschutz haben – im Gegensatz zum Querschnittspunkt, an dem Sie den Schallschutz durch die Lärmschutzwand zwischen der Neubaustrecke und der Rheintalstrecke haben.

Sie wissen auch, dass das größte Problem diese 264 m da unten sind. Hier haben Sie auch die extremen Überschreitungen, die bei 22 dB(A) in der Spitze liegen. Darum wird seit 1994/1995 gekämpft. Das Gutachten der Firma Genest hat in diesem Bereich in den Jahren einen Spitzenpegel von 80 dB(A) festgestellt, hier an der Ausfahrt auf die Lussheimer Straße gerechnet. Da haben Sie sogar noch eine Schallschutzwand.

(Folie aus Verzeichnis rpk24_plf_schallschutz_hock_07_teil2:
07_STU-A_04-Lageplan_V01_Blatt2_120601)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich habe den Messpunkt einfach in etwa eingeordnet. Wenn Sie mir noch sagen könnten, wo genau er ist – –

Herr Gotthardt (BISS):

Sie können mit dem Messpunkt, an dem Sie waren – – Zeigen Sie mir bitte gerade einen Pfeil. Jetzt fahren Sie nach rechts. Dann haben Sie einen freien Platz. Dieses Objekt, auf dem Ihr Cursor eben gestanden hat – ja, dieses Objekt –, ist es. Das ist die Friedrich-Fröbel-Straße 19. Das ist der Messpunkt 5, 1. OG.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich bin ja nicht so. Ich suche diesen Punkt tatsächlich für Sie, für uns.

Herr Gotthardt (BISS):

Sie sind ein Menschenfreund, Herr Lohr.

(Vereinzelt Beifall)

(Folie aus Verzeichnis rpk24_plf_schallschutz_hock_07_teil1:
07_STU-A_05-Ergebnistabelle_120601, Seite 653)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ja, klar. – Sie haben recht. Dieser Punkt ist im 1. OG mit 58 dB(A) angegeben. Das heißt, das, was Sie ohne Schienenbonus gemessen haben, haben wir mit Schienenbonus gerechnet. Deswegen erklären sich die Abweichungen jetzt erst recht. Das heißt, wir haben um 5 dB(A) höhere Pegel – – Wir haben 5 dB(A) Luft gegenüber dem gemessenen Wert, wenn man es physikalisch betrachtet. Das heißt, wir sind um 5 dB(A) auf der sicheren Seite. Man muss sich einmal überlegen, was das heißt.

(Vereinzelt Lachen bei den Einwendern – Herr Gotthardt [BISS]: Ja!
Herr Lohr!)

Wir reden über Schallschutzmaßnahmen, die 2 dB(A) bringen. Aber Spaß beiseite. Genau das Gleiche, was ich vorhin gesagt habe, bestätigt sich hier: Es bestätigt sich, dass die Berechnung gegenüber den Messungen auf der sicheren Seite liegt. Keiner von uns negiert, dass an dieser Stelle einfach eine hohe Belastung vorhanden ist. Das ist doch überhaupt nicht strittig. Dass es einen Abstand zwischen dem Spitzenpegel und dem Mittelungspegel gibt, ist auch klar. Wir streiten ja gar nicht. Ich bestätige mit diesen Ergebnissen nur Ihre Messergebnisse.

Herr Gotthardt (BISS):

Sie unterstellen uns immer, dass wir streiten wollten und dass wir Ihnen Unehrlichkeit unterstellten. Das tun wir nicht.

(Herr Lohr [Vorhabenträgerin]: Wir auch nicht!)

Wie gesagt: Das ist ein Messgerät für die Schallschutz-Klasse 2. Positiv für Sie muss man sehen: Wir haben über Weihnachten und Neujahr gemessen. Es dürften also wahrscheinlich etwas höhere Werte sein. Aber das ist nicht relevant. Es ist nur die Bestätigung Ihres Ergebnisses.

Aber auf der anderen Seite haben wir diesen Mittelungspegel auseinandergezogen und herausgefunden, wie extrem da die Belastung ist.

In diesem Rahmen kann ich Ihnen einen Vorschlag machen: Warum geben Sie so viel Geld aus? Ich habe 99 € investiert. Ich stopfe mir Stöpsel ins Ohr, und dann ist Feierabend. Wenn Sie das für die 4 000 Wohneinheiten mal zwei Bewohner machen, dann können Sie sich ausrechnen, wie billig Sie der Schallschutz kommt. Sie haben nur den Nachteil, dass die Bewohner vielleicht einen Feuermelder nicht mehr hören und auch morgens den Wecker nicht hören.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Dr. Aufsattler hatte sich noch gemeldet.

Herr Dr. Aufsattler (BISS):

Ich wollte nur noch einmal appellieren und sagen: Wenn wir uns in der Diagnose so einig sind, warum dann nicht eigentlich auch in der Therapie?

(Beifall)

Herr Tilch (BISS):

Ich bin Betroffener, und ich bin auch bei BISS. Ich will Ihnen ganz kurz einmal schildern, wie das zurzeit bei uns aussieht. Ich wohne in dieser blauen Zone. Wir haben zurzeit eine Westströmung. Das ist die Hauptwindrichtung, die Hauptströmung hier in dieser Region. Ich kann Ihnen sagen: Bei dem warmen Wetter öffnet man natürlich die Fenster, denn irgendwie muss einmal frische Luft in die Zimmer. Ich stehe jede Nacht quasi senkrecht im Bett, weil über meinem Bett ein Güterzug entlangdonnert. Und wenn ich sage „donnert“, dann meine ich das auch so. Das ist so. Kalte Zahlen allein drücken nicht aus, was die Menschen, die davon betroffen sind, empfinden. Und letztendlich geht es um Menschen. Es geht nicht nur um Dezibel, nicht um Technik, sondern es geht um Menschen. Das sollten wir vielleicht nicht ganz aus den Augen verlieren.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Gibt es zu diesem Thema Lärmmessung, das Herr Dr. Aufsattler uns vorgestellt hat, noch Anmerkungen?

Herr Gotthardt (BISS):

Wir haben noch eine kleine Präsentation, wenn Sie die Zeit dafür noch aufwenden möchten.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Um welches Thema geht es dabei?

Herr Gotthardt (BISS):

Lärm, speziell zwei Bereiche in Hockenheim, die stärker belastet sind.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Aus meiner Sicht ist das völlig in Ordnung, Herr Gotthardt.

(Präsentation „Lothar Vortrag_1“ – Folie 1: Neubaustrecke
Mannheim–Stuttgart – Ein Konzept für uns alle)

Herr Gotthardt (BISS):

Hier sehen Sie aus dem Jahr 1982 eine Broschüre der Deutschen Bahn zum Thema Neubaustrecke.

(Folie 2: Der Lärm)

Hierzu gibt es eine zweite Seite. Das ist die Seite 13. Auf ihr gibt es verschiedene Äußerungen. Ich zitiere einmal auszugsweise:

Die Streckenplanung geht von niedrigen Grenzwerten aus. Nirgendwo werden tiefere Werte in der Verkehrsplanung angewendet. Die Bahn kann diese Werte einhalten

- durch ortsferne Trassenführung
- durch Absenken der Strecke in Einschnitte ...

Ja, da steht es. Da finden Sie rechts über der Schautafel diese Äußerung. Die letzte Einrückung lautet:

- in wenigen Ausnahmefällen durch den Einbau schalldämmender Fenster.

Bei uns werden es gemäß Planung der Bahn, wenn wir nach der Variante V 07 gehen, 3 000 werden.

Uns ist aufgefallen, dass wir in Hockenheim zwei Bereiche haben, die von dieser Lösung, über die ganze Strecke den gleichen Schallschutz zu erreichen, losgelöst sind. Sie liegen im Bereich Stiegwiesenpark/Überführungsbrücke, wo auch das Gelände im Gartenschaupark unterhalb der Lärmschutzwand liegt. Hier dringt der Lärm stärker vor. Das können Sie auch aus der Übersicht entnehmen.

(Folie 3: Karte Hockenheim Süd – Untersuchungsvariante V 01)

Das sehen Sie hier links oben, wo die blaue Linie – die Linie für 59 dB(A) – in die Bebauung hineingeht. Da ist ein Neubaugebiet aus den Achtzigerjahren. Es ist explizit im Vertrag erwähnt, dass die Lärmschutzgarantie auch für geplante Neubaugebiete gilt. Fast ganz rechts geht es im Bereich der Fußgängerbrücke vom Stiegwiesenpark in den Altwingertweg.

Bei der ursprünglichen Lärmuntersuchung durch die Bundesbahn von 1974/1975 waren die letzten 264 m im Süden bis zur Bundesstraße B 39, bis zu der Brücke, mit einer Lärmschutzwand zwischen der Rheintalstrecke und der Neubaustrecke versehen. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum es nicht dazu kam, dass das umgesetzt wurde und wir heute im Bereich Neugärten/Biblis die höchste Lärmbelastung haben, die um 22 dB(A) über dem Nachtgrenzwert liegt.

Dabei haben wir hier ohne Schienenbonus kalkuliert. Wir nehmen für uns auch, wie „Baden 21“, in Anspruch, dass ohne diese Schienenbonus kalkuliert wird, zumal der Prognosewert – deshalb habe ich vorhin auch die Frage nach dem Querschnittspunkt im Bahnhof gestellt –, der eine positive Darstellung in der Nacht für die Rheintalstrecke mit

einem Minus von 1,1 dB(A) ausdrückt, uns nie erreichen wird, weil wir die Güterverschiebung auf die Neubaustrecke durch die Offenlage trotzdem voll abbekommen werden.

Wir hatten schon mehrfach darüber diskutiert, dass wohl auch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke nicht bis 2025 stattfinden wird, sprich die Rheintalstrecke wird bis zum Extrem ausgefahren, bis zum Rahmen der Möglichkeiten.

(Folie 4: Foto/Blick von der Überführungsbrücke)

Hier im Norden von Hockenheim, im Bereich der Überführungsbrücke, sehen Sie eine hervorragende Lösung im Gleisübergang. Bei der Überführung haben Sie die Schallschutzwand versetzt. So wird ein optimaler Schallschutz erreicht.

(Folie 5: Foto/Südlich der Überführungsbrücke)

Hier im Süden von der Überführungsbrücke sehen Sie auch wiederum den Übergang auf die Rheintalstrecke.

(Folie 6: Foto/Gleise im Grünzug)

Hier sehen Sie die Offenlage zur Stadt hin. Das alles sieht mit dem Grünzug sehr schön aus. Aber es sind rund 60 m bis zur nächsten Bebauung. Hier auf dem rechten Bildrand sind es vielleicht 100 m.

(Folie 7: Gutachten Nr. 02448 G der Firma Genest, 1. Seite)

Das ist das Gutachten der Firma Genest von 2003 mit den Spitzenschallpegeln und der Differenz. Sie sehen oben die Dresdner Straße mit 72 dB(A), die Blumenstraße und die Herderstraße mit 75 dB(A) und die Arndtstraße mit 80 dB(A). Das ist also auch eine extreme Ungleichbehandlung, gerade für ein Wohngebiet, in dem Sie gegenüber dem Norden eine stärkere Verdichtung haben. Daher können wir vonseiten der Bürgerinitiative uns eigentlich auch nicht mit einer reinen Variante V 12 zufriedengeben, weil nach wie vor der Südteil der Stadt extrem belastet ist. Deswegen fordern wir an den entsprechenden Punkten einen zukunftsfähigen und menschenverträglichen Schallschutz über die Variante V 12 hinaus.

(Folie 8: Karte/Anlage 1 zum Gutachten Nr. 02448 G)

Hier haben Sie noch einmal ein Bild, auch aus dem Gutachten der Firma Genest von damals. Es scheint damals auch schon Verhandlungen mit der Stadt gegeben zu haben. Wo Sie die extreme Belastung sehen – das spiegelt sich ja auch in Ihrem eigenen Gutachten wider – ist links unten in dem blauen Bereich. Ein Lösungsvorschlag war hier die Erhöhung der Wand um 4 m und eine Abknickung, eine Kröpfung um 45 Grad.

Was ich auch bei Ihrem Gutachten grundsätzlich vermisse, ist, dass eine gewisse Innovation eingebaut wird. Da wird nur die senkrechte Betonwand kalkuliert. Da gibt es meines

Erachtens in der Zwischenzeit doch andere Lösungen. Ich empfinde das Ganze als ein bisschen lieblos, einfach hingeklatscht, damit es gemacht ist. Wie gesagt, das ist mein Empfinden.

(Folie 9: Karte/Anlage 3 zum Gutachten Nr. 02448 G)

In der nächsten Folie sehen Sie, wie die Auswirkungen durch diese Maßnahme sind. Sie sehen, dass Sie in einem großen, verdichteten Baugebiet eine relativ starke Auswirkung haben.

(Folie 10: Karte/Anlage 5 b zum Gutachten Nr. 02448 G)

Ich bin der Meinung, es kann nicht sein, dass zwar bei zukünftigen Neubaustrecken der Vollschutz ohne passiven Lärmschutz umgesetzt wird, aber in Hockenheim ein bestehender Vertrag nicht annähernd umgesetzt wird, und das nur aus der Machtposition heraus, weil man eine Strecke schon in Betrieb hat. Wie heißt es in der Gesundheitsstudie? „Verlust an gesunden Lebensjahren“. Wir in Hockenheim haben in den letzten 29 Jahren schon genügend gesunde Lebensjahre für den mangelnden Ausbau der Deutschen Bahn geopfert. Welches Beispiel gibt die Bundesrepublik als Eigentümerin der Bahn unseren Kindern und Enkeln in Gesetzestreue?

Mit der Variante V 07 werden wir keinen Frieden finden.

Vielen Dank.

(Beifall)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich sage jetzt einfach etwas, damit Sie nicht das Gefühl haben, wir beschäftigten uns an dieser Stelle nicht mit dem Thema. Auch wenn ich feststellen muss: Ja, es gibt da unten dieses Problem mit diesen 264 m, wie Sie sagen, mit dieser Lage. Auch damals hat man gewusst, dass es hier dieses Problem gibt. Ich kann Ihnen auch begründen, warum das so ist.

(Folie: 02_Uebersichtslageplan-5000)

Das ist letztendlich dieser Übergang hier. Die Wand endet hier kurz vor km 22,5, gemessen an der Rheintalbahn. Sie sehen, km 21,8 war weiter vorn. Das war nicht da hinten. Das ist die Differenz zwischen den beiden Kilometrierungen. Sie endet hier, weil wir hier auf den Übergangsbereich zwischen der Schnellfahrstrecke und der Rheintalbahn stoßen, nämlich auf den zweiten Übergang, der hier möglich ist.

Das Problem ist, dass wir diese Zwischenwand in diesem Bereich aus Abstandsgründen einfach nicht mehr weiter ziehen konnten, im Gegensatz zu dem vorderen Bereich; dort hat

man genug Platz gehabt. Hier bekommen wir es vom Platz her nicht mehr hinein. Deswegen hat man darauf verzichtet.

Wo man es dann wieder hineinbekommen hätte, wäre hier hinten gewesen. Aber in diesem Bereich hätte es nichts mehr gebracht, weil das Loch über 150 m an dieser Stelle sowieso geblieben wäre. Das heißt, hier wäre zum damaligen Zeitpunkt die einzige Möglichkeit gewesen, eine höhere Schallschutzwand zu bauen. Das wäre wahrscheinlich auch nicht das Thema hinsichtlich der Gesamtkosten gewesen. Warum man sich damals dagegen entschieden hat, kann ich nicht sagen. Das wissen wir nicht.

So weit diese Situation.

Fakt ist aber auch, dass wir – –

(Herr Gotthardt [BISS]: Entschuldigung!)

– Ja.

Herr Gotthardt (BISS):

Eben haben Sie mir bei der Offenlage km 21,8 gezeigt. Vorhin haben Sie mir die Offenlage bei km 21,8 im Bahnhof gezeigt. Sie waren eben bei der Neubaustrecke.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich habe nur darauf hingewiesen, dass wir nicht km 21,8 der Neubaustrecke genommen haben, sondern km 21,8 von der Rheintalbahn, weil hier hinten, wo es Sie interessiert, km 22,5 ist. Ich wollte damit nur darauf hinweisen: Uns ist bewusst, dass es hier einen Kilometersprung gibt. Von daher war Ihre Frage berechtigt. Mehr wollte ich damit gar nicht sagen.

Herr Gotthardt (BISS):

Ich möchte für die Bürger eines klarstellen: Mich interessiert die ganze Strecke. Nur um da nicht ein falsches – –

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Aber die Frage hat darauf abgezielt: Ist es da hinten oder vorn?

Herr Gotthardt (BISS):

Ja, ist klar.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das wollte ich damit nur zum Ausdruck bringen. Ich hätte den Kommentar auch weglassen können. Entschuldigung. Das war auch nicht böse gemeint.

(Herr Gotthardt [BISS]: Nein! Seien Sie doch nicht gleich so verletzt, Herr Lohr!)

– Nein, nein. Das bin ich nicht. Entschuldigung.

Herr Gotthardt (BISS):

Eine Frage: Warum hat man das Ganze nicht nach Süden zwischen die Ortschaften Hockenheim und Neulußheim verlagert, wenn Sie sagen, das Problem sei damals schon bekannt gewesen?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich habe nur gesagt: Wir kennen die Situation. Ich habe versucht, zu erläutern, warum man die Schallschutzwand nicht weiter ziehen konnte. Die Begründung dafür, die Trasse anders zu legen, die Übergänge anders zu legen, kann ich Ihnen beim besten Willen heute nicht geben. Wir verhandeln heute auch nicht über die Trassierung der damaligen Planfeststellung. Das ist nicht Aufgabe des heutigen Erörterungstermins. Versäumnisse aus der damaligen Zeit können wir heute nicht heilen.

Herr Gotthardt (BISS):

Wir reden aber darüber, wie wir die Versäumnisse korrigieren. Da hat sich nur einfach diese Frage ergeben. Ich hatte Sie so verstanden, dass Sie gesagt haben: „Das war damals schon bekannt, dass es – –“

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein. Ich habe nur gesagt: Wir haben das bei uns berücksichtigt. Es ist auch begründet, warum das so ist. Dass es diese Situation gibt, sieht man einfach auch an unseren Ergebnissen.

(Folie aus Verzeichnis rpk24_plf_schallschutz_hock_07_teil2:
07_STU-A_04-Lageplan_V01_Blatt2_120601)

Das habe Sie vorhin auch gezeigt. Wir haben hier tatsächlich eine Ausweitung der Isofonen. Man sieht: Je näher man herankommt, desto stärker sieht man das natürlich auch. Daher sieht man: Wir haben es richtig gemacht. Das hilft uns aber an dieser Stelle letztlich nicht weiter, weil die Frage ist: Wie kann man hier einen besseren Schallschutz als den vorhandenen bekommen? Da sind wir wieder bei der Gesamtabwägung, in die wir dann noch einsteigen werden.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Lohr, nur noch eine Sachverhaltsfrage: Was ist in dem von Herrn Gotthardt angesprochenen Bereich jetzt aktuell in der Planung vorgesehen? Nur dass man das einfach noch einmal sagt, weil ich jetzt nicht alles im Kopf habe.

(Zuruf: Nichts!)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Keine zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahme. Wir haben in unserer Antragstrasse an dieser Stelle nichts vorgesehen, sondern wir haben hier nur das „Besonders überwachte Gleis“. Das ist definitiv so.

(Herr Waldmann [BISS]: Das ist ein Armutszeugnis!)

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Ich möchte noch einmal auf meine Anmerkung von heute Morgen zurückkommen. Genau da unten ist keine Schallschutzmauer. Darum ist es meines Erachtens auch fahrlässig, hier die Neubaustrecke, die Schnellbahnstrecke nicht in Betracht zu ziehen. Denn genau das ist der Lärm, der uns jede Nacht hier aus dem Schlaf reißt. Da können sie jetzt nicht sagen: „Wir haben ja einen Schallschutz zwischen der Rheintalbahn und der Schnellbahnstrecke.“ Hier ist er eben nicht vorhanden. Das drückt, egal, woher die Züge kommen, den Lärm hier herein. Darum ist es meines Erachtens wichtig, hier auch die Neubaustrecke mit in Betracht zu ziehen.

Wenn Sie die Prognose 2025 nehmen, dann werden Sie auch feststellen, dass die Prognose hier zwischen Hockenheim und Waghäusel gerade in der Nacht eine Erhöhung um 50 % darlegt. Das können Sie in Ihrem Vortrag noch einmal nachschlagen. Vielleicht sind es ja auch nur 30 %. Das ist egal. Aber das ist genau der Bereich Hockenheim/Waghäusel. Das südliche Eck von Hockenheim wird hier voll erwischt, und hier ist nichts.

Mit der Variante V 07 und selbst mit der Variante V 12 ist die Schallminderung hier mehr als dürftig.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich antworte unmittelbar darauf. Ich bestreite überhaupt nicht, dass die NBS hier hinten eine Rolle spielt. Das sieht man auch an dem Ergebnis. Denn gerade zu diesem Isofonenverlauf – das ist jetzt zufällig die Variante V 07; aber wir können das genauso gut an der Ursprungsvariante ohne den Schallschutz klarmachen; da sieht man es sogar noch etwas deutlicher – sieht man, dass das gerade der Einfluss der Neubaustrecke ist. Das heißt, wir haben die Neubaustrecke mit ihrem Betriebskonzept hier hinterlegt.

Natürlich ist die Belastung gemäß dem Konzept von 2015 – das ist richtig; ich bleibe dabei – auch in diesem Bereich akustisch gesehen noch höher, weil die Neubaustrecke hier vom Mittelungspegel her – dem maßgeblichen Pegel, der für den Anspruch auf Schallschutz ausschlaggebend ist – eine geringere Rolle spielt als die Rheintalbahn.

Mehr kann man dazu eigentlich nicht sagen. Wir haben die Neubaustrecke berücksichtigt. Es ist nachweisbar, dass diese Lücke auch erkannt wurde und dass diese Lücke auch in das Berechnungsmodell eingegangen ist. Mehr gibt es dazu eigentlich nicht zu sagen.

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Ich möchte noch einmal die Aussage von Herrn Tilch aufgreifen. Es geht hier nicht darum, dass irgendwelche Berechnungen richtig sind, sondern es geht darum, dass hier Menschen wohnen, die einfach in Ruhe schlafen wollen.

Ich habe den Eindruck, wir drehen uns hier irgendwo im Kreis. Wir haben dargelegt, dass es uns hier zu laut ist. An dieser Stelle fehlt ein Schallschutz. Die Vorschläge, die auf dem Tisch liegen, reflektieren einfach nicht die Bedürfnisse. Da ist meines Erachtens nichts anderes geplant außer Schallschutzfenster. Bitte, ich will nicht bei geschlossenem Fenster schlafen. Es tut mir leid.

Ich weiß auch nicht, ob Sie eigene Erfahrungen haben, ob irgendjemand hier, der darüber entscheidet, welche Maßnahmen nun ergriffen werden, Erfahrung damit hat, was es heißt, in so einem Gebiet zu wohnen, zu leben und sich dort auch erholen zu müssen. Denn ich gehe auch einem Beruf nach und brauche auch meine Zeit, um wieder auf die Füße zu kommen. Da geht es aus meiner Sicht nicht darum, dass hier irgendwo die Berechnungen stimmen, sondern darum, dass den meines Erachtens berechtigten Bedürfnissen der hier Wohnenden einfach einmal Rechnung getragen wird.

(Beifall)

Herr Gotthardt (BISS):

Ich hätte noch eine Frage: Wie weit können Sie mit dem „BüG“ an die Weiche heranfahren?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich überlege jetzt, und zwar deswegen, weil ich nicht weiß, ob ich Ihre Frage richtig verstanden habe.

Herr Gotthardt (BISS):

Das „BüG“ ist das Schleifen der Schiene.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das ist mir klar. Danke für diese Erläuterung.

Herr Gotthardt (BISS):

Können Sie mit dem Schleifgang über die Weiche fahren?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein. – Halt, doch, das können wir schon.

Herr Gotthardt (BISS):

Dann ist die Frage: Wann hören Sie vor der Weiche mit dem Schleifen auf?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Vor der Herzspitze. Und kurz danach können wir wieder einsetzen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Lohr, Entschuldigung. Ich habe es akustisch nicht verstanden.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Vor der Weichenspitze, als vor dem Herzstück. Vor den beweglichen Teilen der Weiche müssen wir aufhören, und danach können wir wieder einsetzen. Unmittelbar im Bereich der Weiche kann natürlich nicht geschliffen werden. Das ist richtig. Aber das sind punktuelle Situationen. Ja, die sind halt da. Das ist richtig.

Ich habe überlegt, ob Sie tatsächlich die Frage nach dem Schleifen stellen oder ob Sie sie danach stellen, wie weit wir das „BüG“ angesetzt haben oder wo wir das machen. Das war mir nicht klar.

Herr Gotthardt (BISS):

Das wird die Schlussfolgerung sein.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Wir haben auf den Gleisen durchgängig das „BüG“ angesetzt, ausgenommen Weichen mit Radien kleiner als 1 200 m. Genau weiß ich diese Zahl nicht. Das müsste ich noch einmal nachschauen. Enge Weichen haben wir gar nicht angesetzt, und wir haben den Bahnhofsbereich ausgeschlossen, und zwar bis 50 m vor und hinter den Bahnsteigen.

Ansonsten haben wir auf den vier Gleisen, die wir sozusagen zur Rheintalbahn zählen – die zwei durchgängigen Gleise und die Überholgleise –, das „BüG“ angesetzt.

Herr Gotthardt (BISS):

Sie haben vom Herz gesprochen. Was ist der Kostenunterschied zwischen einer Weiche mit einem harten Herz und einer Weiche mit einem weichen Herz, sprich dass Sie beim Spurwechsel einen offenen Stoß haben?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Da müssen Sie die Vorhabenträgerin fragen. Da bin ich überfragt. Keine Ahnung.

Herr Gotthardt (BISS):

Ich frage das, weil Sie hier ja auch den ganzen Spurwechselbereich mit der entsprechenden Akustik haben. – Danke.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Gotthardt, ich darf einfach zum Verständnis noch einmal fragen, in welche Richtung Ihre Frage vom Ergebnis her zielt.

Herr Gotthardt (BISS):

Das „harte Herz“ ist der Wechsel im Spurbereich. Da ist eine Lücke. Das führt zu einem entsprechenden Schlag, wie teilweise an der Stoßfuge auf einer Brücke, wenn ein Pkw auf die Brücke fährt. Das gibt tendenziell einen Schlag, ist also ein Lärmverursacher. Hingegen findet beim „weichen Herz“ eine Verlegung der Lippe statt. Dadurch ist die Lücke geschlossen, und es findet keine entsprechende Schalleinwirkung statt. Dabei kann man sagen, Schnellbahntrassen werden grundsätzlich so befahren.

Herr Sommer (BISS):

Ist an dieser Stelle eine Frage oder eine Feststellung zum Thema „Besonders überwachtetes Gleis“ zulässig, oder springen wir da zu weit? Ich weiß es nicht.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Da springen wir zwar, aber wenn es sozusagen der Wahrheitsfindung dient, ist es kein Problem.

Herr Sommer (BISS):

Danke schön.

(Präsentation „150630-KS zu Schleifverfahren“, Folie 1: Thema:
Besonders überwachtetes Gleis [BüG])

Mir geht es um folgenden Sachverhalt: Die Lösung V 07, die hier vorgeschlagen wird, besteht für mich erkennbar eigentlich nur aus Gleisschleifen, also aus einem „Besonders überwachten Gleis“. Ich glaube nicht, dass das bisschen Mäuerchenerhöhung im Bahnhofsbereich irgendeinen Effekt hat; vor allem bei den hier Anwesenden. Ansonsten ist es „BüG“.

(Folie 2: „Laut aktueller CER-Studie* zum Thema BüG muss differenziert werden zwischen ...“)

Da das „Besonders überwachte Gleis“ nicht nur bei der V 07, sondern auch bei der V 12 eine Rolle spielt, wurde ich in den letzten Tagen auf eine Studie aufmerksam, die erstellt und herausgegeben worden ist von einem internationalen Bahnlobbyverband, der Community of European Railway and Infrastructure Companies, abgekürzt CER.

In dieser CER-Studie kommt dieser Verband zu sehr interessanten Ergebnissen. Zunächst einmal stellt er fest, es gibt zwei Arten von Schleifen – was zumindest ich bis dahin so nicht

wusste –: zum einen das Schleifen zum Zwecke der lärmindernden Verbesserung der Schienenoberfläche, und zum Zweiten das Schleifen zum Zwecke der Schienenprofilierung mit dem Ziel, die wirtschaftliche Standzeit des Materials zu verbessern. Beide Verfahren haben sehr unterschiedliche Auswirkungen. Die CER hat sich zu beiden Verfahren geäußert.

(Folie 3: „Schleifen zum Zwecke der Lärm-mindernden Verbesserung der Schienenoberfläche ...“)

Die CER geht davon aus, das Schleifen zum Zwecke der lärmindernden Verbesserung der Schienenoberfläche bewirkt – übrigens selbst unter optimalen Bedingungen, das heißt, glattes Rad auf glatter Schiene – nur eine Pegelminderung um maximal – und somit nicht wahrnehmbare – 2 Dezibel. Andere Studien gehen davon aus, dass man mit dieser Art von Schleifen eine Lärminderung um 1,5 bis 1,6 Dezibel erreichen kann.

(Folie 4: „Schleifen zum Zwecke der Schienenprofilierung mit dem Ziel, die wirtschaftliche Standzeit des Materials zu verbessern ...“)

Etwas anderes ist es bei der Schienenprofilierung. Da hat wohl auch mancher Mitbürger speziell in Süddeutschland – so habe ich das den Foren entnommen – geglaubt: „Oh, es wird mal wieder geschliffen, wie schön“, wurde aber am nächsten Tag wach und war sichtlich irritiert, dass die Züge plötzlich doppelt so laut waren wie vorher. Das war aber durchaus plangemäß; denn dieses Profilierungsschleifen bewirkt zunächst einmal eine drastische Erhöhung des Lärmpegels mit Wiederherstellung des vorherigen Pegels nach einer gewissen Zeit – je nachdem, wen man fragt; fragt man die Bahn, heißt es, zwei Wochen; fragt man die Betroffenen, die an solchen so geschliffenen und reprofilierten Strecken wohnen, sprechen die von bis zu sechs oder neun Monaten.

(Folie 5: „Unabhängig von der letztlich eingesetzten Lärmschutz-Variante erwarten wir eine Garantie, ...“)

Deswegen hätten wir gerne zum einen eine Garantie, dass, wann immer wir über „Besonders überwachtes Gleis“ in Hockenheim sprechen, dieses bitte keine Reprofilierung sein sollte und auch wirklich zugesichert wird, dass es sich dann auch wirklich um Lärminderungsschleifen handelt, egal, in Verbindung mit welcher Variante.

Zum Zweiten würde mich aber auch einmal interessieren, da ich davon ausgehe, dass diese CER-Studie auch im Hause Deutsche Bahn sehr wohl bekannt ist: Wie steht ihr dazu, wenn ihr schon nichts anderes zu bieten habt als „BüG“, dass euer eigener Spitzenverband das Ganze ziemlich kleinredet?

(Beifall)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Es ist tatsächlich so: Es gibt zwei Arten von Schleifen, zum einen das reine Oberbauschleifen, zum anderen das Schienenschleifen, das Lärminderungsschleifen; das ist ein besonderes Schleifverfahren. Problematisch ist derzeit tatsächlich, dass, je mehr wir Abschnitte überschleifen müssen, desto weniger Schleifzüge stehen zu Verfügung. Das ist im Augenblick ein großes Thema in der Wirtschaft, in der Industrie.

Fakt ist – jetzt sind wir an der Stelle, an der wir über das „BüG“ als Schallschutzmaßnahme nach den Rechtsvorgaben reden – : „BüG“ nach Rechtsvorgaben heißt, wir verpflichten uns, und zwar verbrieft, dazu – nicht den Schleifvorgang vorzunehmen –, das Verfahren einzuhalten. Das heißt, wir stellen einen optimalen Schienenzustand her, und dann fahren wir jedes halbe Jahr einmal darüber – das ist das, was ich vorher gesagt habe –, messen den Zustand der Schiene, und sobald der Zustand der Schiene, also der Pegel, der bei diesem akustischen Messen entsteht – – Da wird nicht die Oberfläche gemessen, sondern das ist tatsächlich ein akustisches Messen. Diese Messungen führen nicht wir durch. Das ist eine Truppe, die sitzt zwar bei uns in München und fährt mit diesen Messwagen in ganz Deutschland durch die Gegend; die sind aber verpflichtet, sowohl dem Eisenbahn-Bundesamt als auch dem Bezahler, also uns, dem Betrieb, die Messprotokolle zur Verfügung zu stellen. Wenn bestimmte Werte erreicht werden, müssen wir zwingend schleifen, und zwar mit dem besonderen akustischen Schleifverfahren. Das heißt, es kann überhaupt nicht vorkommen, dass ein schlechter Schienenzustand eintritt.

Unabhängig davon, ob das Nachweisverfahren richtig oder falsch war: Zu dem Zeitpunkt, als das „BüG“ als Schallschutzmaßnahme zugelassen wurde, hat man uns einen Abschlag von 3 dB(A) anerkannt, weil wir sagen: Diese 3 dB(A) ergeben sich akustisch gesehen natürlich nicht gegenüber einem optimalen Zustand, sondern gegenüber einem durchschnittlich gepflegten Zustand.

Das heißt, wenn wir das „BüG“ nicht haben, haben Sie überhaupt nicht im Griff, wie viel lauter das Gleis gegenüber einem optimalen Zustand wird, außer es kommt irgendwann einmal der Schleifzug zur Reprofilierung. Mit dieser Verpflichtung zum „BüG“ müssen wir diesen Nachweis jedes halbe Jahr führen und dann eben Schleifen. Das heißt, es kommt überhaupt nicht zu dieser Verschlechterung.

Gegenüber dem durchschnittlichen Gleis ist eine Anerkennung von 3 dB(A) erreicht. Wir haben sogar nachgewiesen, dass bei optimalem Schleifen eine Reduzierung um 5 dB(A) gegenüber einem durchschnittlichen Zustand erreichbar ist und sich der Pegel dann wieder der – so sage ich jetzt einmal – Nulllinie annähert. Bevor wir die Nulllinie erreichen, sind wir verpflichtet, wieder zu schleifen. Dann ergibt sich eine Zägezahnbewegung, die im Prinzip zu Verhältnissen zwischen dem Zustand einer durchschnittlichen Schiene und 5 dB(A) darunter liegt. Dafür dürfen wir minus 3 dB(A) ansetzen. Das ist der Hintergrund dieser Messung.

Dieser Wert von 1 dB(A), der sich hieraus ergibt, ist vermutlich auf Folgendes zurückzuführen. Ich kenne die Studie tatsächlich nicht. Aber ich gehe davon aus, dass sich dieser Wert von 1 dB(A) aus der Differenz zwischen einem normal geschliffenen Zustand und dem zusätzlichen akustischen Schleifen ergibt.

Es ist tatsächlich so, dass nach dem Schleifvorgang – auch nach dem akustischen – ein leichter Anstieg stattfindet. Die Minderung um 5 dB(A) – das ist das absolute Maximum, das man erreicht – wird je nach Frequenz erst nach ca. zwei bis fünf Monaten erreicht – bei der Frequenz, über die wir hier reden, haben wir den optimalen Zustand wahrscheinlich nach vier Wochen erreicht –, weil sich zunächst ganz leichte Riffel bilden, die zuerst abgefahren werden müssen. Das heißt, nach dem Schleifen dauert es ein paar Wochen, bis der optimale Zustand erreicht ist. Dann kommt der normale Anstieg.

Reicht das als Erläuterung?

(Zuruf)

– Nein, nicht lauter als vorher, sondern lauter als das Optimum. Es wird nicht lauter als vorher.

Herr Tilch (BISS):

Herr Lohr, Sie sagten gerade, dass Sie Probleme mit den Schleifzügen bekommen, wenn zu viel geschliffen wird. Haben Sie im Moment nicht genügend?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich glaube, wir haben keinen einzigen. Wir kaufen sie uns auf dem Markt ein. Die Akteure auf dem Markt bauen zwar welche und stellen welche zur Verfügung – die wollen damit auch Geld verdienen –, aber es ist schwierig, welche zu bekommen; das ist Fakt. Aber sie sind da. Wir bekommen es gerade so hin, dass wir vom Eisenbahn-Bundesamt keinen auf den Deckel bekommen.

Herr Tilch (BISS):

Dann noch eine Ergänzung. Sie sagen, Sie können durch das Schleifen eine Minderung bis zu 5 dB(A) erreichen. Im Gutachten, das dieser Diskussion hier zugrunde liegt, wird aber gesagt, mehr als 2 dB(A) gibt diese Methode nicht her. Zur V 07 ist auch nur von 2 dB(A) die Rede.

(Präsentation „2015-06-29 Schallschutz Hockenheim Anhörung“ –
Folie 4: Situation / Hintergrund der bisher umgesetzten Maßnahmen)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das „BüG“ bringt rein physikalisch bis zu 5 dB(A). Das ist wirklich das, was man herausholen kann. Anerkannt sind 3 dB(A) als mittlere Minderung über diesen Zeitraum durch diese

Sägezahnbewegung. Das ist der Ansatz, wenn man eine durchgängige Schiene hat, bei der es keine Lücken gibt, bei der man das Problem nicht hat. Diese 3 dB(A) sind anerkannt.

Was haben wir hier gemacht? Wir haben die 3 dB(A) auf die Streckenabschnitte gelegt – das ist ganz wichtig –, die mit „BüG“ beaufschlagt werden dürfen. Jetzt sind wir in der Situation, zu beurteilen: Wie viel bringt das „BüG“ hier? Auf dem einzelnen Streckenabschnitt, auf dem man es anwenden kann, dürfen wir 3 dB(A) anrechnen. Es bringt vielleicht ein bisschen mehr. Aber in der Summe – weil wir natürlich bestimmte Weichen ausschließen müssen, da sie zu eng sind, weil wir den Bahnhofsbereich komplett herausgenommen haben, weil der Einfluss der Neubaustrecke natürlich auch noch da ist, auch wenn es nur ein paar Zehntel sind, aber er wirkt sich aus – kommt hier hinten bei den Betroffenen im Mittel über ganz Hockenheim eine Wirkung von 2 dB(A) an. Es gibt Bereiche, in denen die 3 dB(A) voll ausgeschöpft werden, es gibt aber auch einzelne Bereiche, in denen wir noch 1,5 dB(A) hinbekommen.

Die Aussage im Gutachten ist eigentlich nur, dass es bei den Grenzwertüberschreitungen im Mittel – über alle gemittelt – zu einer Pegelminderung von 2 dB(A) führt. Diese Aussage 2 dB(A) bezieht sich auf eine Mittelung der Wirkung des „BüG“ über ganz Hockenheim.

Reicht das als Aussage?

Herr Tilch (BISS):

Das bedeutet, Sie wenden hier ein Mittel an. Sie sagen aber auch, es gibt schlechtere Ergebnisse und es gibt bessere Ergebnisse.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das ist richtig. Sie können es im Einzelnen in der Tabelle im Gutachten nachlesen. Dort können Sie jede einzelne Pegelminderung sehen. Wenn Sie wollen, können wir nachher in der Pause einmal schauen, welches Haus Sie besonders interessiert. Da können wir nachschauen, wie hoch aus unserer Sicht die Wirkung bei Ihrem Gebäude sein wird, kein Problem. Das können Sie anhand der Tabelle nachvollziehen.

Herr Tilch (BISS):

Das kann ich nachlesen. Ich habe die Tabellen zu Hause.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Also.

Herr Tilch (BISS):

Danke.

Herr Gotthardt (BISS):

Sie hatten eben erwähnt, durch die starke Streckenbelastung werde das „BüG“ schon nach einem Monat seine optimale Leistung erreichen. Andersherum gefragt: Wann muss es Ihrer Meinung nach bei dieser starken Streckenbelastung wieder frisch geschleift werden?

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Wir haben südlich von Karlsruhe im Bereich zwischen Rastatt und Baden-Baden auch das „BüG“ schon länger als eine aus einem Planrechtsverfahren bestehende Auflage. Ich denke, dort ist die Frequenz ähnlich. Dort sind wir etwa alle 18 bis 24 Monate dabei, nachzuschleifen. Das ist mit Sicherheit keine Garantie, dass es in Hockenheim ähnlich wird, kann Ihnen aber die Dimension vor Augen führen.

Herr Tilch (BISS):

Sie schleifen ja Ihre Strecken auch heute schon. Wir durften einmal bei solch einem Schleifvorgang dabei sein. Es war recht interessant, das zu erleben. Können Sie sagen, wie oft Sie hier im Bereich Hockenheim schleifen?

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Wir haben je nach Streckenbelastung Intervalle zwischen einem Jahr und vier Jahren. Das ist, wie vorhin von Herrn Sommer ausgeführt wurde, eine Maßnahme, um kleine Einkerbungen, Riffel, Risse zu beseitigen, bevor man irgendwann die Schiene komplett wechseln muss. Wir haben da ein präventives Programm, das einfach von Lasttonnen, sprich von der Belastung der Strecke, ausgeht, und haben die Strecken in unterschiedliche Cluster aufgeteilt. Wie gesagt, das Intervall beträgt zwischen einem Jahr und vier Jahren.

Herr Tilch (BISS):

Ist das das Profilierungsschleifen oder das Glattschleifen zur Reduzierung von Lärm, was Sie jetzt durchführen?

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Ich antworte einfach wieder, Herr Maiwald, ohne förmlich das Wort bekommen zu haben. – Das ist im Regelfall das Schleifen zur Verlängerung der Lebenszeit der Schiene, nicht das lärmoptimierte Schleifen.

Was wir in Hockenheim schon einmal gemacht haben – das war auch eine Vereinbarung nach einer Besprechung mit Herrn Gummer –, war, dass wir das Verfahren abgeändert haben und dort schon einmal mit dem „Besonders überwachten Gleis“ begonnen haben.

Herr Gotthardt (BISS):

Die DB Netz AG hat ja Probleme mit dem Schallschutz in Hockenheim. Es ist zu sehen im Bereich der Überführungsbrücke, dass die Schallschutzwand zwischen Neubaustrecke und

Rheintalbahn marode wird und durch „modernste Technik“ – Maschendrahtzaun – gesichert wird, damit nicht die Schallgittersteine gegen die ICEs geschlagen werden. Ist im Rahmen der 2020 erfolgenden Gleiserneuerung der Neubaustrecke, weil sie in die Jahre gekommen ist, die Schienen abgefahren sind, eine Maßnahme vorgesehen, hier auf den letzten 264 m Schallschutz einzubauen, entsprechende Gleisveränderungen und entsprechende Gestaltung vorzunehmen? Dann hat man ja sowieso den Stillstand und kann diese Kosten vielleicht minimieren.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Wir führen regelmäßig Unterhaltsarbeiten durch, bei denen wir in die Jahre gekommene Gleise erneuern. Aber ich kann Ihnen jetzt aus dem Stegreif nicht sagen, ob und wann der Bereich in Hockenheim dran ist. Eine Erweiterung um zusätzliche Schallschutzwände ist uns derzeit nicht möglich. Das hatten wir vorhin auch kurz andiskutiert, als wir über den südlichen Bereich gesprochen haben.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Sind dazu noch Fragen? Ansonsten würden wir uns dem Komplex Verhältnismäßigkeit und der Frage nach anderen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, die Sie heute Morgen schon angesprochen haben, zuwenden. Die Reihenfolge ist mir egal. Vielleicht fangen wir mit der Frage nach anderen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an. – Ich sehe keinen Widerspruch. Wenn Sie, Frau Fridrich, Herr Oberbürgermeister, aus Ihrer Sicht dazu vortragen wollen, erhalten Sie nun das Wort.

RA Frau Fridrich:

Ja, ich denke, es passt thematisch zum Thema „BüG“. Wir hatten ja in unserer Einwendung die verschiedenen Maßnahmen angesprochen, die im Rahmen des Konjunkturpakets II in dem Forschungsprojekt „Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg“ getestet wurden, mit dem Schlussbericht von DB Netze. Es gab mehrere Maßnahmen, die sich in der Erprobung als wenig zielführend herausgestellt haben, die dann ausgeschieden sind. Wir haben gesagt, dass die Maßnahmen, die in den damaligen Unterlagen, im Schlussbericht vom 15. Juni 2012 von DB Netze selbst als Maßnahmen bezeichnet worden sind, die bestimmte Effekte nach der Schall 03 – allerdings von 1990; ich gehe einmal davon aus, dass sich das nicht wesentlich geändert hat – erzielen und die damals zumindest angedacht waren, noch mit in die Betrachtung einbezogen werden sollen.

Ob man das jetzt als – wie Herr Gotthardt sagte – etwas liebloses Erstellen der Unterlagen bezeichnen will, dazu sage ich nichts. Aber gerade in Situationen, in denen deutlich erkennbar ist, dass man mit den Werten nicht hinkommt, ist es aus meiner Sicht gerade wichtig, sich über einen Mix verschiedener Möglichkeiten Gedanken zu machen und sich nicht nur auf das „BüG“ und aktive Schallschutzmaßnahmen zu beschränken. An diesem Punkt ist es möglicherweise ein Vorteil, dass der Erörterungstermin erst jetzt stattfindet und

die Planfeststellung nicht 2011 oder 2012 war. Denn in der Zwischenzeit hat sich da auch einiges getan. Zumindest was die Veröffentlichungen zu den Schienenstegdämpfern in der Zeitschrift „Lärmbekämpfung“ vom Mai dieses Jahres angeht, ist für diese Maßnahme eine schalltechnische Wirksamkeit nachgewiesen, wobei ich im Moment noch nicht weiß, ob das EBA schon quasi die Freizeichnung gegeben hat und ob das EBA das inzwischen auch so akzeptiert hat.

Aber Fakt ist, es gibt verschiedene Maßnahmen, die auch detailliert in der Einwendung angesprochen worden sind, die aus unserer Sicht ebenso noch in die Frage aktiver Schallschutzmaßnahmen, zumindest in die Ermittlung, hätten einbezogen werden müssen bzw. einbezogen werden müssen. Ich nenne noch einmal die niedrigen Schallschutzwände. Das wäre möglicherweise noch ein Thema für diese Lücke; weiß ich nicht. Wenn man auch dort Lärmschutzwände von 74 und 55 cm Höhe hat, die nach diesem Ergebnisbericht 6 oder 3 dB(A) bringen und das auch gesichert ist, wäre das natürlich schon eine Maßnahme, die im Gesamtpaket – immer unter der Voraussetzung, dass die Maßnahmen anerkannt sind und vom EBA akzeptiert werden – in einen möglichen Mix einbezogen werden müsste. Das hatten wir in der Einwendung im Detail ausgeführt.

Der Effekt der Schienenstegdämpfer wird mit 2 dB(A) angegeben. Wenn das dort jetzt wirklich akzeptiert ist, dann wäre das zumindest eine Maßnahme, die man mit in den Blick nehmen muss, zumal die Stadt Hockenheim die Auffassung vertritt: V 12 ist die Mindestforderung; wir nehmen ausdrücklich auch gerne mehr.

Das wäre der eine Themenkomplex, der für uns noch wichtig ist. Da richte ich noch einmal die Frage an die Vorhabenträgerin nach dem Stand der Anerkennung beim EBA. Können Sie diese Schienenstegdämpfertechnologie tatsächlich verwenden? Haben Sie da einen aktuellen Stand? Nach den Veröffentlichungen der Fachwelt soll es inzwischen anerkannt sein. Gramowski schreibt in der Zeitschrift „Lärmbekämpfung“ vom Mai dieses Jahres, Schienenstegdämpfer seien als Minderungsmaßnahme in Schall 03 anrechenbar. Ich habe aber in dem Artikel nicht gelesen, dass das EBA das auch wirklich akzeptiert. Da ist einfach meine Frage, ob Ihnen dazu etwas zu dem Stand bekannt ist.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Wenn ich auf Ihre Frage direkt antworten darf, Frau Fridrich: Mir ist da nichts bekannt. Ich glaube, mich an einen Sachverhalt zu erinnern, bei dem wir das in einem Anhörungsbericht vorgeschlagen haben, was dann aber im Planfeststellungsbeschluss nicht umgesetzt worden ist, aus welchen Gründen auch immer. Ich glaube also, wir haben das in einem anderen Verfahren auch schon einmal angeregt, aber das wurde da nicht aufgegriffen. Aber ich gebe diese Frage noch an den Vorhabenträger weiter.

Herr Waldmann (BISS):

Zu dem Schienenstegdämpfer: Ist das diese Sache, die vor einigen Jahren im Bereich Mannheim – ich glaube, Feudenheim ist das – probeweise eingebaut wurde? Ist das richtig?

(Zuruf: Ja!)

Da habe ich mich einmal einen halben Tag hingestellt und habe versucht, den Unterschied festzustellen. Der Unterschied ist für mich nicht wahrnehmbar gewesen. Das nur zur Ergründung der Wirksamkeit.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das ist jetzt ein ganzes Bündel an Themen, die man eigentlich ansprechen muss, wenn man über die Frage eines innovativen Schallschutzes redet. Ich will aber gezielt auf Ihre Einlassung eingehen.

Diese innovativen Schallschutzmaßnahmen haben unterschiedliche Erfolge gezeigt; das gibt letztendlich auch der Schlussbericht wieder. Das Problem ist, dass bestimmte Maßnahmen in Kombination mit anderen nicht funktionieren und für sich allein nicht eine Zusatzwirkung bringen.

Was auf jeden Fall ausscheidet, sind niedrige Schallschutzwände. Niedrige Schallschutzwände im Schatten einer Schallschutzwand von 2 m bringen gar nichts. Das wäre rausgeschmissenes Geld. Da würde ich eher den Vorschlag „Ohrstöpsel für alle“ – ich weiß nicht, von wem er zuvor kam – aufgreifen. Das wäre sinnvoller.

Aus geometrischen Gründen muss man sagen: Niedrige Schallschutzwände wirken unmittelbar am Gleis, und die Wirkung ist beschränkt. Für das zweite Gleis, das dahinter liegt, haben sie schon gar keine Wirkung mehr, für ein drittes oder viertes Gleis sowieso nicht. Das heißt, im Prinzip ist die Wirkung von einer niedrigen Schallschutzwand rein vom Gefühl her nicht höher zu bewerten als von einer Bahnsteigkante im Bahnhof.

Niedrige Schallschutzwände scheiden also aus. Das gilt auch für den Bereich der Lücke, denn dafür bräuchte man Platz. Dort, wo die Schallschutzwand zwischen der NBS, also die sogenannte Mittelwand fehlt, dort können wir auch keine niedrige Schallschutzwand hinbauen, denn dafür fehlt der Platz genauso. Da geht es vielleicht darum, ob 5 m oder 10 m weiter vor oder zurück, aber darüber brauchen wir nicht zu diskutieren.

Bleibt eigentlich aus dem gesamten Bündel an innovativen Maßnahmen noch die Frage nach Schienenstegdämpfern oder Schienenstegabschirmung übrig. Das sind zwei unterschiedliche Maßnahmen, die ähnlich wirken. Im Prinzip versucht man damit, das Abstrahlverhalten der Schiene selbst zu beeinflussen.

Die Schiene ist ja gewölbt. In der Mitte, dort, wo der Schienensteg ist, versucht man, einen Dämpfer einzubauen. Das ist die eine Maßnahme.

Die andere Maßnahme ist die Schienenstegabschirmung. Das sind kleine Bleche, die wie Minischallschutzwände – auf so eine Idee muss man erst einmal kommen – den unteren Teil der Schiene links und rechts im Abstand von 5 cm sozusagen einfassen.

Ja, die wirken. Sie haben tatsächlich eine Wirkung in der Größenordnung zwischen 1 und 3 dB(A), wobei ich mit dieser Aussage sehr vorsichtig bin. Ich zeige Ihnen auch, warum. Da gibt es eine Besonderheit.

(Schaubild: Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)

Die neue Schall 03, die seit dem 1. Januar gilt, berücksichtigt auch diese beiden Maßnahmen, und zwar sowohl den Schienenstegdämpfer als auch die Schienenstegabschirmung.

Hier ist Folgendes erkennbar: Die neue Schall 03 sieht vor, dass wir auch frequenzabhängig arbeiten, das heißt, dass man im Prinzip zuerst für jede Frequenz die Wirkung ermittelt und dann die Maßnahmen „darüberpackt“.

Was wir hier sehen, ist, dass wir nur eine Wirkung in unterschiedlicher Stärke in dem Bereich zwischen 500 und 2 000 Hertz haben. Das heißt, darunter gibt es keine Wirkung und darüber auch nicht.

Das war ein Ausflug zur neuen Schall 03.

Zum Stand der Zulassung: Ja, es gibt sie, also man kann sie ansetzen. Wenn wir aber betrachten, was wir hier in Hockenheim machen, haben wir das Problem, dass wir sie nicht ansetzen dürfen, weil die alte Schall 03, nach der wir hier unterwegs sind, in ihrem Modell einen solchen Ansatz überhaupt nicht vorsieht. Niemand wagt, zu sagen, ob wir diese Maßnahmen hier mit 2 oder mit 1 dB(A) ansetzen dürfen. Das heißt, wir können sie de facto nicht als Maßnahme vorschlagen,

(Herr Baßler [Vorhabenträgerin]: Weil es sie noch nicht gibt!)

weil es sie nach der alten Schall 03 nicht gibt, und zwar sind sie dort nicht als Schallschutzmaßnahme zugelassen.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Trotzdem würde ich den Hinweis mit aufnehmen. Sie haben recht, Frau Fridrich: Die Zeit ist einfach vorangeschritten. Wir waren im Südwesten eine Region, die relativ viele innovative Verfahren eingebaut hatte, über die Fläche auch die ganze Betriebserprobung begleitet hat. Ich werde mich noch einmal erkundigen, ob absehbar ist, bis wann Schienenstegdämpfer

angewendet werden dürfen. Ob das jetzt für das Verfahren noch relevant sein kann, das muss man an anderer Stelle bewerten. Aber diese Frage würde ich gern noch einmal mitnehmen, weil es generell eine spannende Frage ist.

RA Frau Fridrich:

Gut, das nehmen wir einmal mit. Wir sind für alles dankbar, was sich gegenüber der V 07 tut.

Inwieweit verschiedene Maßnahmen untereinander nicht kompatibel sind, kann ich nicht beurteilen. Mir ging es nur noch einmal darum, den Blick zu weiten, zu öffnen, im Hinblick auf neue Möglichkeiten auch ein bisschen kreativ zu sein, dranzubleiben.

Noch einmal: Die Anwendung der 16. BImSchV resultiert aus dieser Protokollerklärung. Wenn man etwas 2005 zu Protokoll erklären kann, kann man sich natürlich auch irgendwann später auf eine bestimmte Vorgehensweise einigen. Denn wir haben auch jetzt noch das Problem, dass man nicht mehr nach den alten Werten berechnen kann. Das nur noch einmal als Idee, um da zumindest die Gedanken über einen aktuellen Schallschutz zu weiten.

Anzusprechen ist aus unserer Sicht auch noch einmal – Herr Hahn hatte es auch schon in ein paar Charts seines Vortrags enthalten – das Thema Geschwindigkeitsbeschränkung. Dieses Thema ist zumindest ein bisschen in Fahrt gekommen durch neue Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts, vor allem vor dem Hintergrund: Wenn man in der Situation ist, in der es keine andere Möglichkeit gibt und eine ordnungsgemäße Abwägung und Problembewältigung nicht anders hinzubekommen ist, dann besteht auch die Möglichkeit der Geschwindigkeitsreduzierung.

Dazu gibt es das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21. November 2013, das in aller Munde ist. Es gibt inzwischen auch noch eine Entscheidung des OVG Sachsen-Anhalt, die sich mit diesem Thema „Dauerhafte Geschwindigkeitsbegrenzungen“ auseinandersetzt. Da haben sich aus meiner Sicht auch im Vergleich zu dem Stand 2007 oder zu dem Stand der mündlichen Verhandlung von 2005 die Dinge auch in juristischer Hinsicht fortentwickelt.

Wenn wir schon in einer Situation sind, in der bei der V 07 allein nachts noch in etwa 3 000 Schutzfälle verbleiben – das ist ja ein Haufen Holz, um das einmal ganz salopp zu sagen, auch mit Überschreitungen wesentlich über 60 dB(A) –, ist aus meiner Sicht diese Thematik zumindest noch abzu prüfen. So, wie ich die Urteile verstanden habe, ist der gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen angeführte Einwand: „Das bekommen wir den Verkehr nicht auf die Schiene“ oder „Wir haben da betriebliche Probleme“ nicht ausreichend. Vielmehr müssen auch im Rahmen einer ordnungsgemäßen Abwägung die konkreten Auswirkungen dargelegt werden. Erst wenn man zu der Auffassung gelangt, es ist wirklich nicht zumutbar – um es einmal überspitzt zu sagen –, dann kann auch die Planfeststellungsbehörde Geschwindigkeitsreduzierungen nicht mehr beauftragen oder vorsehen.

Fakt ist, dass es Geschwindigkeitsbegrenzungen inzwischen auch im Eisenbahnrecht gibt. Diese sind meines Erachtens hier ein bisschen zu kurz gekommen, zumal wir ja gesehen haben, welch hohes Minderungspotenzial hiermit verbunden ist. In der schalltechnischen Untersuchung sind, soweit ich das gesehen habe, bei den Güterzügen auf der Rheintalstrecke 140 km/h angesetzt.

(Zuruf: Nein!)

Da ist die Frage – Herr Lohr ist gerade nicht im Saal –, welche Geschwindigkeiten der Güterverkehre, vor allem im Bahnhofsbereich und auf der Rheintalbahn, Sie angesetzt haben, damit man einfach noch einmal abschätzen kann, welches Minderungspotenzial da vorhanden ist. Entweder sind es 140 oder 100 km/h. Da bin ich mir jetzt nicht sicher.

(Herr Hahn [Stadt Hockenheim]: Der Güterverkehr hat 100 und der Regionalverkehr 140 km/h!)

– Okay. – Da wäre, wenn man sagt, in der Nacht sei vor allem der Güterverkehr das Thema, natürlich daran zu denken, anstatt 100 km/h 80 km/h vorzusehen. Dann hätten wir, glaube ich, schon über 2 dB(A) an zusätzlicher Minderung erreicht. Das ist natürlich etwas, das bei den Betroffenen dann auch ankommt, in Kombination mit anderen Maßnahmen. Dass man die dann zusammenaddieren kann, davon gehe zwar nicht aus, aber es ist davon nun einmal eine spürbare Pegelminderung zu erwarten, die auch aktiver Art ist. Das ist auch ein Punkt, der uns wichtig ist. Denn der aktive Schallschutz geschieht klar an der Quelle. Die Vor- und Nachteile von aktivem Schallschutz und passivem Schallschutz kennen wir alle.

Da ist unser Petitum seitens der Stadt Hockenheim, auch angesichts der aktuellen Rechtsprechung, die es dazu gibt, zumindest der Vorhabenträgerin noch einmal naheulegen, diesen Aspekt noch einmal in den Strauß der Möglichkeiten zur Lärminderung mit einzubeziehen und nicht wie bisher überhaupt nicht zu berücksichtigen. Das gilt gerade auch angesichts der Situation, die wir hier in Hockenheim haben.

Das sind die zwei Themen, die uns bei den Maßnahmen zum aktiven Schallschutz wichtig sind. Zu den Geschwindigkeiten frage ich gleich noch einmal Herrn Lohr.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Zu den Geschwindigkeiten: Sie hatten auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu „Wilhelmshaven/Oldenburg“ hingewiesen. Da muss man ganz klar sehen: Das ist eine Ausnahmerechtsprechung. Es ging da um den interimistischen Lärmschutz. Da war die Sachlage so: Man hat mit dem neuen Tiefseehafen in Wilhelmshaven im Grunde eine vollständig neue Lärmquelle oder Verkehrsquelle eröffnet und hat abschnittsweise die Verbindung nach Oldenburg planfestgestellt und ausgebaut, auch mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen. Der Entscheidung lag also die Konstellation zugrunde, dass in einem weiter südlich liegenden Abschnitt von den Anwohnern befürchtet wurde, es kommt im

Grunde der Verkehr an, der durch den Hafen eröffnet wird, bevor der Lärmschutz fertiggestellt wird. In dieser Konstellation hat damals die DB Netz AG die Zusage gegeben: Wir werden, bis im Grunde alle Planfeststellungsabschnitte fertiggestellt und mit entsprechenden Schallschutzmaßnahmen versehen sind, nicht mehr Verkehr fahren als bisher. Diese Zusage hat das Bundesverwaltungsgericht für planfeststellungsfähig gehalten. Das ist letztlich der Hintergrund dieser Entscheidung. Darauf kann sich auch eine Einschränkung des Verkehrs lediglich erstrecken. Das ist also eine Ausnahme und meines Erachtens auch keine verallgemeinerungsfähige Ausnahmerechtsprechung.

So etwas haben wir hier nicht. Es bleibt beim Grundsatz der Bauplanfeststellung: Die Planfeststellung erlaubt den ungehinderten und uneingeschränkten Betrieb einer einmal planfestgestellten Anlage. Wir haben hier, wenn wir einmal auf den besonderen Fall eingehen, eine seit Jahr und Tag bestandskräftige Planfeststellung. Da kommt natürlich insbesondere eine solche Verminderung von Geschwindigkeiten nicht in Betracht.

Wir haben – wenn man einmal in Ihrem Sinne weiterdenken will – weiter gehört: Die Strecke ist im Grunde vollkommen überlastet. Das ist ein Teil des europäischen Güterverkehrskorridors Rotterdam–Genua. In dieser Konstellation werden Geschwindigkeitseinschränkungen sicher nicht in Betracht kommen, weil im Grunde der gesamte europäische Güterverkehr dadurch beeinträchtigt wäre.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich darf dazu kurz einige Anmerkungen machen, die vielleicht auch ein bisschen den Besonderheiten dieses spezifischen Verfahrens geschuldet sind.

Erstens: Nach meinem jetzigen Verständnis würde ich die Auffassung, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in einer Bauplanfeststellung nichts zu suchen haben, in dieser Form nicht teilen. Ich halte sie auch nicht beschränkt für Interimzustände, sondern sie kommen aus meiner Sicht einmal grundsätzlich in Betracht. Das einfach als rechtlicher Aspekt. Dazu kann man unter Umständen anderer Auffassung sein. Aber das wäre dann gegebenenfalls auszufechten.

Der andere Punkt ist – ich will das einfach ganz praktisch ansprechen –: In einem Neubauverfahren, das noch nicht umgesetzt wäre, würde ich jetzt vielleicht den Vorhabenträger bitten, mir dazu eine Stellungnahme abzugeben. Wir haben sie aber auch schon bekommen. Bei dem, was ich heraushöre, habe ich die Neigung, aus verschiedensten Gründen Geschwindigkeitsbeschränkungen nahezutreten, jetzt – ganz vorsichtig ausgedrückt – nicht als sehr hoch angesehen. Das heißt – ich will das nur zur Sprache bringen –, ich fordere da möglicherweise etwas an; da erwarte ich bereits eine Stellungnahme, wie ich sie jetzt hier höre – und es wird weitergefahren, und wir sind in diesem Verfahren nicht weitergekommen. Das ist sozusagen eine weitere Zeitverzögerung in diesem Verfahren.

Ich will das nur ansprechen. Ich habe vollstes Verständnis für Ihre Ausführungen. Aber die Frage ist: Wenn ich von dieser Seite in diesem Punkt schon höre, dass man es grundsätzlich schon nicht so sieht – das kann man ja schon zu Protokoll nehmen –, dann wird wahrscheinlich auch eine ausführlichere Stellungnahme, die sich möglicherweise mit wirtschaftlichen Gesichtspunkten auseinandersetzen müsste, auch nicht sehr viel anders ausfallen. Aber vielleicht kann der Vorhabenträger ergänzend noch etwas dazu sagen. – Frau Fridrich, Sie dürfen auch etwas dazu sagen.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Ich denke tatsächlich, wenn man eine solche Ausarbeitung machen würde, wie Sie, Frau Fridrich, sie vorgeschlagen haben, kommt am Ende letztlich auch nichts anderes dabei herum. Ich bin kein Verkehrsexperte. Aber ich kann mir auch nicht vorstellen, dass hier bei dieser ausgelasteten Strecke eine Geschwindigkeitsbegrenzung, eine entsprechende Kapazitätseinschränkung tatsächlich in Betracht kommt.

RA Frau Fridrich:

Zu dem ersten Urteil habe ich natürlich auch die Worte von Frau Lohrum bei den Speyerer Planungsrechtstagen vernommen. Aber es war für mich die erste Entscheidung, die in die Frage „Betriebsbeschränkung – geht es überhaupt oder geht es nicht?“ einsteigt.

Auch nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, die immerhin von 2013 ist, hat sich natürlich die Welt weitergedreht. Das OVG Sachsen-Anhalt hat in seiner Entscheidung vom 17. Juli 2014 für eine normale Planfeststellung und nicht nur für Interimsmaßnahmen die Aussage getroffen, dass die eisenbahnrechtliche Planfeststellung betriebsregelnde Anordnungen zur Bewältigung der vom Vorhaben und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte materiell-rechtlich nicht ausschließt. Prinzipiell geht es also, was ja jahrelang nicht so vertreten wurde.

Zum Urteil des OVG gab es eine Nichtzulassungsbeschwerde, die zurückgewiesen worden ist. Insofern ist das Urteil bestandskräftig.

Was ich an der Entscheidung interessant finde, ist, dass es heißt, eine Geschwindigkeitsreduzierung komme in Betracht. Das OVG Sachsen-Anhalt sagt auch – darauf zielte meine Frage ab –: Ob solchen Regelungen, wenn sie dauerhaft vorgesehen sind – das wäre ja in unserem Fall so –, Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit des Schienenwegs – das ist ja das, was Sie hier behaupten – entgegengehalten werden können, hängt von den Auswirkungen im konkreten Einzelfall ab und bedarf der Abwägung.

Aber wenn man den Schritt gar nicht geht, Herr Maiwald, und sagt: „Da kommt unterm Strich sowieso nichts anderes heraus“ – dass es nämlich nicht geht –, dann ist das aus meiner Sicht der falsche Weg. Wenn wir jetzt in einer Situation wären, bei der man gerade so über den Grenzwerten läge, oder wenn es relativ wenige Betroffene gäbe, dann hätte ich dafür

noch ein gewisses Verständnis. Aber ich habe kein Verständnis dafür, zu sagen: „Es geht prinzipiell, und ich erhoffe mir da jetzt nicht viel.“ Das ist eine persönliche Wertung von Ihnen. Aber ich denke schon, dass die Betroffenen hierauf einen Anspruch haben. Darauf zielt auch meine Argumentation, dass man sich vertieft Gedanken macht über das, was wir zwischen Stadt und Bahn in früheren Zeiten diskutiert haben, weil es dort nämlich nichts anderes gab, dass man einfach den Blick weitet und auch guten Willen und Engagement zeigt, auszuloten: Was gibt es denn Neues? Was können wir noch ausprobieren, um die Belastung der Bevölkerung in Hockenheim zu reduzieren?

Wie gesagt, wir erreichen auch nicht mit der V 12 allein die Einhaltung der Schallschutzgarantie. Das muss man sich noch einmal vor Augen führen. Gerade in einer solchen Situation ist das Ansinnen, denke ich, legitim. Da ist für mich auch das Zeitargument nicht tragend; denn die Stadt und die Bahn streiten sich ja schon seit den Neunzigerjahren über die Frage eines zusätzlichen Schallschutzes. Ehrlich gesagt: Wenn das jetzt einen Monat länger geht, ist das angesichts des Zeithorizonts zwar bedauerlich; aber wenn es damit auch wirklich noch einmal gut abgeprüft ist und vielleicht noch eine geringe Chance besteht, eine Verbesserung herbeizuführen, sollte man, denke ich, auf jeden Fall diese Zeit von einem Monat oder zwei Monaten investieren, um da noch einmal eine Stellungnahme von der Vorhabenträgerin anzufordern. Ich denke, das sind alle den Betroffenen in Hockenheim schuldig.

(Beifall)

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Frau Fridrich, auf einen Punkt möchte ich doch noch einmal hinweisen: Wir haben hier eine etwas andere Situation, ob ich die Urteile des OVG Sachsen-Anhalt für richtig halte oder nicht. Wir hatten tatsächlich eine Planfeststellung für Neubau und wesentliche Änderung. Natürlich haben wir uns hier darauf verständigt, eine Planfeststellung unter diesen Prämissen zu machen. Man muss aber auch sehen: Wir haben hier tatsächlich eine seit 1981 planfestgestellte Strecke. Insofern ist natürlich auch da die Möglichkeit oder die Verpflichtung, Geschwindigkeitsbeschränkungen zu prüfen, relativiert. Selbst wenn man dies macht: Ich kann mir – auch wenn ich kein Eisenbahnbetriebswissenschaftler bin –, ehrlich gesagt, nicht vorstellen, dass man ohne erhebliche Kapazitätseinbußen eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung auf dieser Strecke durchführen kann.

RA Frau Fridrich:

Noch ein kleiner Punkt: Ich denke, man muss sich über den Weg einig werden. Entweder wir sagen, es wird hier eine Planfeststellung gemacht, die einem Neubau entspricht. Das wäre aus Sicht der Betroffenen und der Stadt schon deshalb ein Entgegenkommen, weil man dann wahrscheinlich auch auf die Einhaltung des Spitzenpegelkriteriums, das hier vertraglich vereinbart ist, ein Stück weit verzichten würde. Das Entgegenkommen kann aber nicht einseitig sein, sondern es muss auch von der anderen Seite kommen. Es wäre für mich und,

wie ich denke, auch für die Betroffenen wichtig, dass man einfach sieht, man bemüht sich und es ist ein guter Wille da, etwas zu tun.

Ich denke, da müssen auch Sie sich entscheiden, was Sie machen wollen. Wenn man so tut, als ob man einen Neubau macht – das ist das Gleiche bei dem Thema 3 dB(A) und der V 07, was Herr Lohr vorhin schon dargestellt hat, worauf wir sicher noch einmal kurz kommen – und diesen auch so bewertet, dann muss man sich auch entgegenhalten lassen, dass man das, was man an Maßnahmen im Strauß an Möglichkeiten hat, auch daran orientiert. Man kann dann nicht an der Stelle sagen: „Aber hier haben wir die Situation, dass die Strecke schon lange in Betrieb ist.“ Hier haben wir auch eine Schallschutzgarantie, die einzuhalten ist – Punkt. Da müssen wir also irgendwie eine Lösung finden, wobei man sich entweder an der einen oder anderen Stelle zusammenrückt, oder es funktioniert halt gar nicht.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich glaube, so ist es tatsächlich.

(Beifall – Herr Hahn [Stadt Hockenheim]: Ich könnte noch eine Ergänzung machen!)

– Kleinen Moment! Ich weiß nicht, ob der Vorhabenträger noch einmal etwas dazu sagen will.

(Herr Baßler [Vorhabenträgerin]: Sie können gerne Herrn Hahn drannehmen!)

– Herr Hahn und dann Herr Sommer.

Herr Hahn (Stadt Hockenheim):

Ich will noch zwei, drei Zahlen einwerfen, um zu verdeutlichen, worüber wir eigentlich reden.

Nach dem Schaubild, das ich vorhin gezeigt hatte, würde eine Temporeduzierung von 140 auf 80 km/h eine Minderung um insgesamt 3,5 dB(A) bei den Mittelungspegeln bedeuten; bei den Spitzenpegeln wären es sogar fast 6 dB(A).

Eine Ergänzung zu dem genannten Urteil des OVG Magdeburg vom 17. Juli letzten Jahres: Ich hatte die Gelegenheit, als Gutachter der Bürgerinitiative, die sich dort für Lärmschutz einsetzt – wie auch die hier vor Ort –, der Verhandlung beizuwohnen. Der Vorsitzende hat da gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde sehr deutlich gemacht, dass es sehr wohl auch darauf ankommt, entsprechend Temporeduzierungen zu prüfen, und man sich dabei nicht nur auf eine Strecke zu beziehen hat, sondern das auch netzweise prüfen muss. Insofern sind die Ausführungen des Juristen an der Stelle wohl nicht ganz richtig und entsprechen auch nicht der Auffassung, die das OVG in dieser Verhandlung geäußert hat, die sich dann auch in dem Urteil niedergeschlagen hat.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Hahn, Sie wissen ja: zwei Juristen, drei Meinungen. Darüber kann man sicher diskutieren. Ich sage dazu nur, dass auch wir, wenn wir Planfeststellungen betreiben, grundsätzlich davon ausgehen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen durchaus diskutierbar sind; das hatte ich ja angedeutet.

Herr Sommer (BISS):

Ich möchte da Frau Fridrich ganz kurz zur Seite springen. Ich stieß hierzu auf eine Korrespondenz aus dem Europäischen Parlament von Mitte Mai, bei der mal wieder ein Mitglied des Europäischen Parlaments versucht hat, die Mär aufzulösen, dass z. B. die Europäische Kommission dagegen wäre, die freiheitliche Geschwindigkeitsgestaltung auf europäischen Schienenwegen einzuschränken. Das ist sie nicht. Sie hat sich – dazu liegen mir hier eine Reihe von Dokumenten vor – sehr eindeutig dazu geäußert, dass es selbstverständlich aus Sicht der Europäischen Kommission wie auch Teilen des Europäischen Parlaments ohne Weiteres machbar ist und von dieser Seite überhaupt nichts dagegen spricht, wenn hier in Deutschland Geschwindigkeitsreduzierungen oder Nachfahrverbote für laute Züge ausgesprochen werden.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Noch zwei, drei abschließende Sätze.

Sie hatten uns ja im Vorfeld des Erörterungstermins die Frage gestellt, wie wir gedenken, auf einen Anspruch auf betriebsmindernde Maßnahmen zu reagieren. Wir hatten Ihnen geantwortet. Ich denke, es liegt jetzt an Ihnen, im Nachgang zum Erörterungstermin zu bewerten, ob die Antwort ausreichend war oder ob Sie da noch etwas brauchen.

Der andere Aspekt, den ich noch einwerfen möchte, ist, dass nicht die EU, aber die Bundesrepublik Deutschland im Zuge der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – das ist der Vertrag, der die Finanzierung des Bestandsnetzes sicherstellt – uns Qualitätskriterien auferlegt hat. Da gibt es u. a. ein Qualitätskriterium, das sich auf die fahrbare Geschwindigkeit einer Strecke konzentriert. Man geht davon aus: Wenn wir Mängel haben, reduzieren wir die Geschwindigkeit. Aber in der Folge wurden dann Geschwindigkeiten für einzelne Strecken, die möglich sind, festgelegt. Die gelten vielleicht nicht zwingend für Güterzüge in diesem Bereich – da kenne ich jetzt die aktuelle Lage nicht –, aber wir sind da einfach in einem relativ starken Spannungsfeld, von den Ansprüchen der Betroffenen in so einem Vorhaben über das Thema „Was erwartet die Bundesrepublik Deutschland von uns?“, und dann gibt es auch, wie es Herr Osthoff eben angesprochen hat, ein Referat beim Eisenbahn-Bundesamt, das gezielt schaut, wo wir Kapazitätseinschränkungen verursachen, egal, aus welchen Gründen, wobei wir auch wieder gegenargumentieren müssen.

Die unterschiedlichen Bereiche muss man einfach zusammen betrachten und kann nicht nur isoliert sagen, der eine Aspekt sei wichtig. Deshalb habe ich einfach die Bitte an die

Anhörungsbehörde, unsere Stellungnahme oder unsere Hinweise zu diesem Punkt noch einmal zur Kenntnis zu nehmen und dann im Nachgang zu entscheiden, wie damit umzugehen ist.

Herr Sommer (BISS):

Ich möchte ganz gern als direkte Replik auf das, was Sie, Herr Baßler, gerade sagten, noch einmal ein bisschen den Zusammenhang deutlich machen und aufzeigen, was da so alles auf Sie zurollt. Ich habe allen Respekt davor, wie heldenhaft Sie die Position der Bahn hier verteidigen; das ist gut und richtig so.

Neben der Tatsache, dass immer mehr Gerichte, insbesondere auch oberhalb der deutschen Gerichte, sehr viel geschmeidiger und flexibler werden, wenn es darum geht, dass die wirtschaftlichen Interessen der Bahn nicht zwingend immer über die gesundheitlichen Interessen der Bevölkerung gehen, hat mich im März/April eine Studie von Professor Greiser aus Bremen – darüber hatte ich heute Morgen schon einmal kurz gesprochen – stark wach gemacht.

Wir kämpfen vonseiten der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm schon seit geraumer Zeit darum, dass in Sachen Bahnlärm einmal eine Studie angefertigt wird, in der erhoben wird, welche gesundheitlichen Schäden mit zum Teil letalen Folgen Bahnlärm verursacht. Natürlich ist im Moment noch kein Landes- oder Bundesministerium besonders scharf darauf, die 2 Millionen bis 3 Millionen € herzugeben, die benötigt werden, um eine solche Studie anzufertigen.

Ich war deswegen dankbar, als Herr Professor Greiser, der solche Studien für den Bereich des Fluglärms bereits angefertigt hat, sich einmal der Situation im Mittelrheintal angenommen hat und dabei festgestellt hat, es gibt da schon eine ganze Menge Parallelen zwischen den Schadenswirkungen von Fluglärm im Vergleich zu Bahnlärm. Er hat da eine Hochrechnung gemacht.

Jetzt können wir darüber ellenlang streiten. Ich bin kein Epidemiologe, aber ich nehme zur Kenntnis, was dieser Mann ausgedrückt hat. Ich habe mir einmal den Spaß erlaubt, das herunterzurechnen. Letztlich hat er festgestellt, grundsätzlich gibt es da eine Menge vergleichbarer Dinge. U. a. hat er festgestellt: Beim Flughafen Köln/Bonn haben wir es mit Dauerschallpegeln von 64 dB(A), im Mittelrhein von größer 75 dB(A) zu tun. Er hat diesen Aspekt aber einmal gar nicht berücksichtigt. Er hat sich auf eine Prognose, eine Vorhersage für den deutschen Bereich der Transversale Rotterdam–Genua konzentriert. Dort ist er auf eine Zahl von ca. 1,84 Millionen Bahnlärmbetroffene gestoßen und hat vorhergesagt, dass innerhalb der nächsten zehn Jahre sehr wahrscheinlich 75 000 zusätzliche Erkrankungsfälle, 30 000 zusätzliche Todesfälle und zusätzliche Krankheitskosten von – halten Sie sich gut fest – 3,9 Milliarden € durch Bahnlärm zu erwarten sind. Mit diesem Geld könnten Sie noch einmal Stuttgart 21 spielen.

Er hat auch ziemlich deutlich nachgewiesen, in welche Richtung diese Erkrankungen in Abhängigkeit von den Schallpegeln, denen die Leute ausgesetzt sind, laufen werden. Was ich bisher nicht verstanden habe, ist, dass Frauen eher Bahnlärmopfer werden als Männer. Das geht eindeutig aus den Zahlen hervor, die er dort zusammengetragen hat.

Ich habe mir dann erlaubt, das, was Herr Professor Greiser für den gesamten Streckenabschnitt quasi von Emmerich bis Basel berechnet, auf den Hockheimer Anteil herunterzurechnen. Jetzt kann das alles gesponnen sein. Wenn Herr Greiser spinnt, spinne ich jetzt auch. Wenn er auch nur ansatzweise recht hat, habe ich auch ansatzweise recht mit der Vorhersage: Bis 2012 sorgte der Bahnlärm in Hockenheim für ca. 85 zusätzliche Erkrankungsfälle und aller Wahrscheinlichkeit nach ca. 42 vorzeitige Sterbefälle. Zwischen 2012 und 2021 sorgt der Bahnlärm in Hockenheim – abgeleitet aus der Greiser-Studie – für ca. 130 zusätzliche Erkrankungsfälle sowie ca. weitere 43 vorzeitige Sterbefälle. In Summe opfert Hockenheim Ihrer V 07 demnächst 215 zusätzliche Erkrankungsfälle, 85 vorzeitig beendete Menschenleben, ca. 11,3 Millionen € an zusätzlichen Krankheitskosten.

Eine billige und mit einer nicht wahrnehmbaren Minderung von 2 Dezibel nutzlose V 07 wird an dieser verheerenden Bilanz nichts ändern. Da rollt etwas auf Sie zu. Auch wenn das im Moment alles wie Phantasterei klingt – der erste Mensch, der behauptet hat, Rauchen erzeuge Lungenkrebs, hatte es auch schwer –: Diese Bahn kommt jetzt in Gang. Wenn Sie nicht im Führerhaus sitzen, bevor dieser Zug den Bahnhof verlässt, dann bekommen Sie ganz schnell Klagen – durchgeklagt bis zum Europäischen Gerichtshof – von Leuten, die sich gegen diese Art der Freiheitsberaubung wehren, in Kombination mit der Forderung: „Macht einmal nachts die Strecke dicht, oder senkt die Geschwindigkeit dieser Züge auf 30 bis 50 km/h herunter!“

Ich bin der Meinung, auch wenn Sie im Moment noch sagen können: „Ach, die nächsten zwei, drei Jahre stehen wir da locker durch“, viel länger wird es nicht dauern, dann sind Sie hier ganz erheblichen Betriebsrisiken ausgesetzt.

Deswegen wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie etwas geschmeidiger auf unsere sehr, sehr netten Anfragen reagieren, ob wir hier nicht von dieser V 07 wegkommen.

(Beifall)

Herr Gotthardt (BISS):

Wenn hier noch jemand etwas zu dem Thema sagen will, dann möchte ich ihn vorlassen. Ansonsten würde ich thematisieren, dass mit einer Güterzuggeschwindigkeit von 100 km/h kalkuliert wird, aber mit damit zu rechnen ist, dass sie schneller werden, dass sie 120 oder 140 km/h fahren werden. Es gibt in Deutschland schon Güterzüge im Containerverkehr, die 140 km/h fahren. Damit die Strecken besser ausgelastet werden können, ist natürlich eine hohe Geschwindigkeit von Nutzen.

Da ist meine Frage an die Juristen: Wenn das Planfeststellungsverfahren hier abgeschlossen ist und in fünf oder zehn Jahren die Bahn die Fähigkeit hat, die Güterzüge hier mit 120 oder 140 km/h fahren zu lassen, bedarf es dann eines neuen Planfeststellungsverfahrens, oder sind wir dann der Schallentwicklung hilflos ausgeliefert?

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Regelmäßig wird das keine rechtliche, sondern eine technische Frage sein. Dazu können vielleicht die Kollegen von der Technik etwas sagen. Aber die vorgegebenen Geschwindigkeiten resultieren nicht aus einer rechtlichen Begrenzung, sondern aus einer technischen. Wenn man die Technik anfasst – insbesondere braucht man regelmäßig Trassierungsänderungen –, würde normalerweise ein neues Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müssen.

Herr Gotthardt (BISS):

Ist das eine Trassierungsänderung, wenn auf einer Strecke, die heute schon mit 160 km/h befahren werden darf, die Geschwindigkeit für einen Güterzug auf 120 oder 140 km/h erhöht wird? Die Rheintalstrecke ist meines Wissens bis 160 km/h freigegeben.

(Herr Hahn [Stadt Hockenheim]: Im Normalfall ist das keine Trassierungsänderung!)

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Tut mir leid, Herr Gotthardt, wir stecken die Köpfe zusammen, aber wir sind alle keine Fahrdynamiker, um da jetzt eine Antwort geben zu können. Ich weiß es leider nicht.

Herr Gotthardt (BISS):

Das hat nichts mit Fahrdynamik zu tun. Das hat in meinen Augen etwas mit einer Rechtsfrage zu tun.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Zur Frage, ob es eine Trassierungsänderung geben muss, wenn sie schneller fahren müssen.

Herr Gotthardt (BISS):

Ja.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Darauf war die Antwort bezogen.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Zum Wesen der Planfeststellung: Eine vorhandene planfestgestellte Strecke darf so genutzt werden, wie sie nutzbar ist. Das heißt, welche Geschwindigkeit möglich ist, ergibt sich aus den technischen Ausgestaltungen der Strecke. Die technische Ausgestaltung bestimmt sozusagen den Rahmen der möglichen Geschwindigkeit von Zügen. Das ist die rechtliche Antwort, die ich Ihnen im Moment geben kann.

Herr Gotthardt (BISS):

Also, ich verstehe Sie so, Herr Osthoff: Wenn es technisch möglich ist, dann darf die Geschwindigkeit gefahren werden, und es muss nicht neu planfestgestellt werden. Habe ich Sie richtig verstanden?

(Zuruf)

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Sie haben mich richtig verstanden: Eine Geschwindigkeit, die möglich ist – eine Strecke wird mit einer möglichen Geschwindigkeit planfestgestellt –, kann gefahren werden, ja.

Herr Gotthardt (BISS):

Nein. Ich meine folgende Situation: Wir schließen dieses Planfeststellungsverfahren ab, hcon hat das Ganze mit 100 km/h für Güterzüge durchgerechnet, und jetzt setzt in den nächsten fünf bis zehn Jahren eine technische Entwicklung ein. Sie verlagern gemäß Gutachten ja auch den Güterverkehr bis 2025 auf die Schnellbahntrasse. Da ist vielleicht grundsätzlich ein schnelleres Fahren möglich. Sie bekommen hier sehr viel Containerverkehr von Rotterdam Richtung Genua auf die Schiene, der in Teilbereichen in der Bundesrepublik schon mit 140 km/h gefahren wird. Sie machen das dann hier im Bereich Hockenheim. Da ist meine konkrete Frage: Muss das dann neu planfestgestellt werden?

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Die Antwort ist kurz gesagt: Nein. Aber: Die nächste Frage, die sich logisch anschließt, wäre: Warum berechnen wir den Lärm, den wir prognostizieren, mit einem realistischen Betriebsprogramm? Was einer Lärmprognose immer zugrunde liegt, ist ein realistisches Betriebsprogramm. Wenn tatsächlich auf absehbare Zeit – nur das können wir einer Prognose zugrunde legen – der Verkehr diese Geschwindigkeit nicht hat, dann liegt das unserer Prognose zugrunde. Das kann man kritisieren. Aber – Frau Fridrich hat es vorhin auch schon gesagt – man geht bei der Erstellung einer Prognose – das ist rechtlich vollkommen in Ordnung und auch seit jeher Stand der Rechtsprechung – nie von einer Vollauslastung aus. Das betrifft die Zahl der Züge und auch die Geschwindigkeit.

Herr Gotthardt (BISS):

Herr Osthoff, es geht ganz woanders hin: Über was haben wir uns denn die ganze Zeit unterhalten? Über Geschwindigkeitsbeschränkungen. Sie sagen, es könne keine Geschwindigkeitsbeschränkungen geben. Wir fordern hier vielleicht eine Geschwindigkeitsbeschränkung, um einen entsprechenden Lärmschutz zu bekommen, und das Planfeststellungsverfahren wird vielleicht mit überhaupt keiner Geschwindigkeitsbeschränkung abgeschlossen. Das heißt also, wir können in den nächsten fünf bis zehn Jahren vielleicht durch eine Temposteigerung im Güterverkehr um 20 bis 40 km/h zur optimalen Ausnutzung der Strecke eine Lärmbelastung bekommen, weil man vonseiten der Bahn – da eben das Verhalten gegenüber den Bürgern so ist – in Südbaden oder mit den nächsten zwei Gleisen zwischen Mannheim und Frankfurt nicht in die Pötte kommt, weil sich die Bürger dagegen wehren.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Frau Fridrich ist schon ganz unruhig geworden.

RA Frau Fridrich:

Wir wollen ja vielleicht noch heute fertig werden.

Klar ist: Wenn Sie eine gewisse Geschwindigkeit in der Prognose vorsehen und der Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig wird – unabhängig von unserem Verfahren; wir haben hier die besondere Situation, dass wir die Schallschutzgarantie haben –, dann können Sie eigentlich nur noch über unvorhergesehene Auswirkungen des Vorhabens – quasi ein Fehlschlagen der Prognose – da noch einmal herankommen. Das besagt § 75 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Vorausgesetzt ist aber, dass nicht voraussehbare Auswirkungen auftreten. Das wäre z. B. dann der Fall, wenn der Blockabstand halbiert wird und plötzlich doppelt so viel Verkehr durchgeht. Auch Geschwindigkeit kann ein Aspekt sein. Da kann es zu Entwicklungen kommen, die heute noch nicht voraussehbar sind und auch nicht Gegenstand der Planfeststellung waren und der Prognose, die in den Unterlagen war. Wenn dann 150 anstatt 100 km/h gefahren werden, hat das natürlich Konsequenzen. Wie umfangreich die sein werden, ist dann wieder eine technische Frage. Denn es müssen natürlich gewisse Grenzen überschritten werden. Dann hätte man möglicherweise Anspruch auf Vorkehrungen zum Ausräumen dieser nachteiligen Umstände. In der Regel werden die Betroffenen aber nur entschädigt, weil man oft nicht mehr so viel an den Trassen machen kann. Das wäre aus meiner Sicht der einzige Weg, um das in den Griff zu bekommen. Das müsste dann, wenn man von den Umständen weiß, innerhalb gewisser Fristen beantragt werden.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Das ist auch – deswegen halte ich mich zurück – ein sehr schwieriges Thema, was von Anfang an gemacht werden kann. Wir wären dann wieder bei der Frage: Was wird aus

einem Gutachten planfestgestellt? Werden dort Maßnahmen, werden dort die Ausgangsparameter festgestellt? Da kann man also vieles diskutieren.

Aber die Praxis ist die – das hat, glaube ich, auch Frau Fridrich geschildert –: Das hat man ja auch oft bei den Entwicklungen an der Straße, dass es irgendwann einmal eine Prognose von drei Autos gegeben hat, aber irgendwann sind es dann 30 000, und die Straße ist natürlich irgendwann einmal freigegeben worden. Das ist dann das Problem dabei.

Herr Tilch (BISS):

Darf ich noch einmal kurz auf das „Besonders überwachte Gleis“ zurückkommen? – Herr Lohr, Sie sind gerade auf dem Weg nach draußen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Eigentlich gerne, wobei wir ja darüber diskutiert haben und jetzt eigentlich noch einmal zu dem Punkt – –

Herr Tilch (BISS):

Nur ein Satz.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ja.

Herr Tilch (BISS):

Beim Eisenbahn-Bundesamt habe ich bei den Hinweisen zur Erstellung von schalltechnischen Gutachten gefunden, dass die maximalen Werte beim „Besonders überwachten Gleis“ 3 dB(A) betragen. „Maximal“ heißt: Selbst im optimalen Zustand sind es eben 3 dB(A).

Herr Lohr hat ja gesagt, es könnten im positiven Fall auch bis zu 5 dB(A) sein. Ich finde diesen Wert nirgends. Vielleicht kann jemand anderes von den Herren dazu etwas sagen.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Ich gehe einmal davon aus, dass sich die Zahl von 3 dB(A) auf das Mittel bezieht. Aber ich kenne die Aussage des Eisenbahn-Bundesamts nicht. Daher ist es nur eine Vermutung.

Wie Herr Lohr vorhin erläutert hat: Es ist die Sägezahnbewegung. Kurz nach dem Schleifen ist man bei den 5 dB(A), dann geht es herunter, und im Mittel werden 3 dB(A) angesetzt, um einfach einen unteren Wert als Grundlage für die schalltechnische Berechnung anzusetzen.

Herr Tilch (BISS):

Darf ich direkt antworten?

Bei der Behandlung des Lärms wird immer wieder auf den sogenannten Mittelungspegel verwiesen. Dieser rechnerisch ermittelte Wert liegt deutlich unter dem, was der Gesetzgeber vorschreibt.

XX
XX
XX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX.

XX.

XX
XX
XX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX.

XX
XX
XX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX.

XX
XX
XX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX.

XX
XX
XX
XX
XX
XXXXXXX.

XX
XX.

Die Deutsche Bahn ist Bundeseigentum und hat demzufolge auch eine Fürsorgepflicht gegenüber den Bürgern. Gerade deshalb ist die von Ihnen favorisierte Lösungsmöglichkeit der V 07 inakzeptabel.

XX
XX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Thema „Aktiver Lärmschutz/Alternativen“. Ich möchte zum Abschluss doch noch einmal sagen, Herr Baßler, dass ich vielleicht doch den Wunsch der Stadt Hockenheim, die Antwort auf die Frage nach der Geschwindigkeitsbegrenzung vielleicht noch ein bisschen zu konkretisieren, gern aufgreifen würde. Ich gehe davon aus, dass wir von Ihnen noch ein paar nähere Ausführungen dazu bekommen. Das wäre, glaube ich, in diesem Rahmen durchaus angemessen.

RA Frau Fridrich:

Ich habe eine Frage zur Tagesordnung. Wir haben noch das Thema „3 dB(A)“, das wir noch ansprechen wollen, und das Thema „§ 41 Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit. Wir haben auch das Thema „Städtebauliche Situation“ auf der Tagesordnung, das zu Recht von Ihnen angesprochen wurde. Herr Stulken ist aber nur heute hier. Für mich wäre jetzt einfach die Frage, ob wir diese Punkte noch durchziehen oder ob wir uns auf morgen vertagen, Es geht einfach darum, wie wir weitermachen. Ich bin da völlig offen. Ich kann auch bis um 21 oder um 22 Uhr hier sitzen, wenn es der Sache dient. Aber wir sollten einfach einen Fahrplan haben. Wichtig wäre, dass Herr Stulken auf jedem Fall heute noch etwas zu dem Thema sagen kann, weil er morgen eben nicht mehr verfügbar ist.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Frau Fridrich, vielen Dank für den Hinweis. Aus meiner Sicht kann Herr Stulken natürlich heute etwas dazu sagen. Das ist keine Frage. Aus meiner Sicht kann ich auch sagen: Ich bin auch da und bereit, auch noch etwas länger zu verhandeln und zu erörtern. Die Frage ist, ob wir jetzt einfach einmal sagen: Wir schauen einmal, wie weit wir kommen. Vonseiten der Einwender und von der Bürgerinitiative sind doch noch ein paar Punkte offen. Ich kann es im Moment nicht abschließend sagen. Ich will die Dinge hier auch nicht übers Knie brechen. Wir sind ja auch nicht dazu da, dass wir Dinge übers Knie brechen. Aber ich habe auch kein Problem, zu sagen: Wir schauen erst einmal, wie weit wir kommen. Auch ich habe natürlich Zeit mitgebracht.

Daher würde ich sagen, wir machen zu dieser Uhrzeit erst noch einmal weiter. Gegebenenfalls können wir auch noch einmal eine kurze Pause einlegen. Aber dann sollten wir vielleicht, wenn das auch aus Sicht der Vorhabenträgerin so in Ordnung wäre, nachdem zum Thema „Städtebauliche Situation“ nur Herr Stulken noch da ist, dieses Thema nun aufgreifen.

RA Frau Fridrich:

Auf Ihrer Tagesordnung hatten Sie die städtebauliche Verträglichkeit aufgeführt. Sie hatten das „Höhe der Schallschutzwände“ genannt. Ich hatte das jetzt gleich als städtebauliches Thema angesehen, denn da gibt es auch noch interessante Aspekte dazu, wie es zu dem

Vorschlag der Stadt kam, die 8 m einmal als Minimum zu betrachten – wobei diese 8 m ja nicht durchgehend sind. Es handelt sich um maximal 8 m. Das war auch eine „Festlegung“ – in Anführungszeichen – der Stadt, zu sagen: 8 m, aber nicht darüber hinaus.

Ich denke, es ist wichtig, auch noch einmal transparent zu machen, wie es zu dieser städtebaulichen Einschätzung kam, die zumindest aus Sicht der Stadt eine solche ist. Ob andere das anders sehen, ist ein anderes Thema. Aber es geht darum, wie es dazu gekommen ist, dass man sagt: 8 m, das ist das, was wir uns maximal vorstellen können. Herr Stulken könnte den Prozess, wie es zu dieser Vorgabe von 8 m kam, noch einmal kurz darstellen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Gern. – Man sieht daran, was man in einen Punkt hineininterpretieren kann. Aber gut.

RA Frau Fridrich:

Hatten Sie es anders gesehen? Ich gebe diese Frage an Sie zurück.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Das weiß ich jetzt gar nicht mehr.

Herr Stulken (Stadt Hockenheim):

Ich möchte noch einmal sagen: Aus städtebaulicher Sicht wäre uns natürlich die Einhausung am liebsten gewesen. Das hat Herr Gummer ja schon gesagt. Eine Einhausung, eine Eingrünung wäre aus städtebaulicher Sicht das Optimum gewesen.

Ich kann dazu nur sagen, dass wir die Variante V 12 mit 8 m Höhe – – 8 m Höhe bedeutet: Wir haben in diesen Bereichen ja auch die Situation, dass die Schiene bis zu 3 m tiefer liegt, sodass die Lärmschutzwand dann 5 m herausragen würde. Wir haben an der Strecke dort, wo das damals möglich war, Schablonen und Modelle aufgestellt. Wir haben uns das dann mit verschiedenen Stadtplanern sowie auch mit städtischen Gremien wie dem Technischen Ausschuss vor Ort angeschaut.

Es war natürlich klar, dass wir dort aus städtebaulicher Sicht von der Höhe her keine unendlich hohe Wand hinstellen können. Dann sind wir dazu gekommen, dass wir gesagt haben: Von der Verträglichkeit her und auch von der Eingrünung her, wie man es später machen will – weil es dort auch darum ging, dass Lärmschutzwände auch am Rand neu aufgestellt worden sind –, sind 5 m über der Oberkante des Geländes aus städtebaulicher Sicht dort vertretbar. Mit diesen 5 m und den 3 m Tieferlegung sind wir dann auf 8 m gekommen. Es war lange die Zielrichtung, dass wir gesagt haben: Das ist das, was wir städtebaulich an dieser Seite gerade noch vertreten können. Das war unser Ergebnis, mit dem wir dann anschließend zu der Variante V 12 gekommen sind. Daher ist das unser Vorschlag.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Dazu muss man wissen, dass die verschiedensten Vorschläge und die verschiedensten Varianten, die gerechnet wurden, in der Regel an dieser Größenordnung festgemacht waren. So haben sich auch die Variante V 15 oder die Varianten V 07 und V 08 entsprechend entwickelt. Wir kamen dann – deshalb habe ich auch von der Variante V 15 gesprochen – zu dem Eindruck, dass die Variante V 15 nicht trägt, weil sie auch keine Wirksamkeit entfaltet.

RA Frau Fridrich:

Sie wissen, was es mit der Variante V 15 auf sich hat? Denn sie ist in den Planunterlagen nicht mehr enthalten. Das war noch einmal ein Versuch – Herr Lohr, verbessern Sie mich, wenn es falsch ist –, partiell eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 6 m vorzunehmen, wo es bautechnisch relativ gut ging. Das hatte einen Kompromisscharakter. Es war eine Zwischenlösung. Aber sie ist dann, weil das Eisenbahn-Bundesamt – so die Vorhabenträgerin – sie nicht mitträgt, auch nicht mehr als Variante V 15 in die schalltechnische Untersuchung gekommen.

(Herr Lohr [Vorhabenträgerin]: Darf ich dazu etwas sagen?)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ja, Herr Lohr, gern.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ganz kurz zu dieser Variante V 15. Die Variante V 15 war ein Ansatz. Was Sie gesagt haben, Frau Fridrich, war nicht ganz falsch, aber auch nicht ganz richtig. Die Variante V 15 war ein Versuch, punktuell dort, wo wir gemeint haben, dass die akustische Wirkung dort am stärksten ist, auf 6 m zu gehen – nicht bautechnisch, sondern akustisch. Das war der Hintergrund. Stichwort war das, was wir vorhin angesprochen haben: Dort, wo die Werte am schlechtesten sind, wo die Belastungen am größten sind, wollten wir einfach ein bisschen mehr machen, aber nicht eine durchgehende Anhebung.

Darunter haben wir uns zum einen einen Kostenvorteil und zum anderen auch einen Nutzensvorteil vorgestellt. Das Problem war, dass man diese Erhöhung eigentlich – wegen Ungleichbehandlung – nicht über die Abwägung hätte begründen können. Denn damit hätte man natürlich bestimmte Bereiche gegenüber anderen bevorzugt. Deswegen haben wir diese Variante tatsächlich aus der Endversion herausgenommen, weil wir uns nicht als Optimum auf diese Variante verständigen konnten.

Herr Gotthardt (BISS):

Sie sagten: „weil eine Ungleichbehandlung da wäre“. Meinen Sie eine Ungleichbehandlung in der Schutzmaßnahme oder eine Ungleichbehandlung im endgültigen Schutzergebnis?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Endgültig im Schutzergebnis gegenüber dem Betroffenen, dem Anwohner.

Herr Gotthardt (BISS):

Das heißt also, z. B. dort, wo wir eine extremste Belastung haben, wären Sie dann im nördlichen Bereich unter die Werte gekommen?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Entschuldigung. Nachfrage: Unter welche Werte?

Herr Gotthardt (BISS):

Wir haben ja in Hockenheim ein Nord-Süd-Gefälle. Jetzt nehmen Sie einen partiellen Lärmschutz vor, der natürlich stärker ausfällt. Dann dreht sich das Verhältnis, sodass Sie im Süden plötzlich niedrigere Werte haben als im Norden. Es ist ja die Frage, ob die Anwohner dort nicht schützenswerter sind, weil sie eine wesentlich stärkere Belastung haben.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Von „wesentlich stärker“ kann man hier definitiv nicht sprechen.

Herr Gotthardt (BISS):

Da ist die Frage, wo Sie mit „wesentlich“ anfangen.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Wenn man sich die Pegel anschaut, sieht man: Die Pegel sind relativ gleichmäßig. Aber, wie gesagt: Die Maßnahme war eine punktuelle Maßnahme, um punktuell, sozusagen gezielt, in bestimmten Bereichen eine Verbesserung anzubieten. Mehr war es nicht. Dieses Punktuelle ist eigentlich nicht darstellbar.

Herr Gotthardt (BISS):

Sie haben den Begriff „wesentlich“ gebraucht. Ab wie viel Dezibel fängt bei Ihnen „wesentlich“ an?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Wenn Sie mich so fragen: ab 10 dB(A).

Herr Gotthardt (BISS):

Also haben wir in Hockenheim ein wesentliches Gefälle zwischen dem Norden und dem Süden.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein.

Herr Gotthardt (BISS):

Herr Lohr, seien Sie doch jetzt nicht so verzweifelt. Haben wir von der Belastung her diese 10 dB(A) Unterschied zwischen dem Norden und dem Süden?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Punkt 1: Ich weiß im Augenblick nicht, was es zur Sache beiträgt, was ich als wesentlich ansehe.

Punkt 2: Es ist eine Variante, die wir nicht in das Verfahren eingebracht haben, weil sie nicht den normalen logischen Konsequenzen entspricht. Deswegen haben wir sie außen vor gelassen.

(Herr Gotthardt [BISS]: Danke!)

Ich wollte nur richtigstellen, was die Variante V 15 war, um nicht über etwas Falsches zu reden. Es gab eine Variante V 15, aber wir haben sie nicht weiterverfolgt.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Trotzdem noch einmal zur Höhe der Schallschutzwände, Frau Fridrich, weil Sie gefragt haben, was ich da eigentlich gemeint habe. Es ging da u. a. auch um die Ziffer 8 der „Mustereinwendung“, in der die Rede davon war:

Woraus sich eine Begrenzung von Schallschutzwänden auf 6 m Höhe
... entnehmen lassen soll, ist nicht nachvollziehbar.

Das war dieser Punkt aus der Einwendung. Aber ich sage einmal ganz vorsichtig: Dazu hat, glaube ich, die Vorhabenträgerin auch geantwortet, dass das nicht so zu verstehen war. So habe jedenfalls ich es verstanden. Es geht da nicht um die technische Machbarkeit, sondern um die Frage der Verhältnismäßigkeitsprüfung, zu der wir ja noch kommen. Das war jetzt mein Eindruck – ohne dem irgendwie vorgreifen zu wollen.

Um diesen Punkt ging es auch bei der Höhe der Schallschutzwände. Wenn es dazu auch noch Anmerkungen gibt – Einwendungen zu dieser Frage, warum die Schallschutzwände auf 6 m Höhe begrenzt sein sollten, wurden ja gemacht –, dann würde jetzt in diesem Zusammenhang noch die Möglichkeit bestehen, etwas dazu zu sagen.

Die städtebaulichen Belange haben wir, denke ich, abgehandelt.

Herr Gotthardt (BISS):

Eine schallschutztechnische Frage noch an Herrn Lohr: Gibt es für eine Abwinkelung von 45 Grad oder eine Kröpfung der Schallschutzwandgalerie Erkenntnisse? Hat das schallschutztechnisch Vorteile?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Grundsätzlich zählt für die schalltechnische Wirkung im Wesentlichen der Abstand zwischen der Quelle und der Beugungskante. Dieser Abstand ist bei einer geraden Lärmschutzwand natürlich durch den Mindestabstand, also den Sicherheitsraum, zwischen der Bahn und festen Einrichtungen vorgegeben, der hier bei 3,30 m, 3,50 m oder vielleicht sogar bei 3,80 m liegt. Ich weiß nicht, welches Vorschriftenwerk speziell hier angewandt worden ist.

Ich habe es für mich herausgemessen: Mit einer Abkröpfung des oberen Meters erreicht man, dass sich dieser Abstand um ungefähr 1 m oder um ungefähr 70 cm verringert. Das hat natürlich eine akustische Wirkung. Da gibt es überhaupt keinen Zweifel. Es ist konstruktiv etwas problematisch und kostet auch ein bisschen mehr. Es ist aber definitiv eine Möglichkeit, den Schallschutz bzw. dessen Wirkung zu erhöhen. Das ist richtig.

Eine Galerie ist problematisch, weil man eigentlich dann von einer Galerie spricht, wenn man die Quelle zumindest punktuell überdeckt. Sie ist sehr kostenaufwendig und muss über die Oberleitung gehen. Das heißt, ich brauche eine Mindesthöhe von 7 bis 8 m über der Schienenoberkante, damit man überhaupt realistisch von einer Galerielösung reden kann. Das ist jetzt nur die konstruktive Seite. Natürlich ist das akustisch eine tolle Sache; kein Thema. Aber das kostet ein Schweinegeld.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Die Höhe der Schallschutzwände ist damit, denke ich, diskutiert. – Vielen Dank, Herr Stulken, dass Sie sich heute die Zeit genommen haben, um das auch noch einmal zu erläutern.

Sollen wir dann im Grunde genommen zur Verhältnismäßigkeitsfrage übergehen, Frau Fridrich? Ich frage einfach einmal hier herüber.

RA Frau Fridrich:

Ich möchte vielleicht noch ein paar Sätze zu dem 3-dB(A)-Kriterium sagen. Danach können wir gern noch einmal das Thema Verhältnismäßigkeit ansprechen, wenn das für Sie okay ist. Der Großteil ist ja auch schon besprochen worden, bzw. Herr Lohr hat seine Position zu den 3 bzw. 2 dB(A) ja in Anknüpfung an den Vortrag von Herrn Hahn schon vertreten. Das würde ich vielleicht einfach noch einmal loswerden wollen.

Unserer Einwendung haben Sie ja entnommen, dass die Variante V 07 für uns schon deshalb ausscheidet, weil sie eine nicht ausreichende Schallminderungswirkung hat. Wir sind auch der Auffassung – das ist aus der Einwendung auch so ersichtlich –, dass man hier nicht sagen kann: „Wir haben ja schon früher so viel gemacht; deshalb muss man das zusammen sehen, und dann reichen ja 3 dB(A).“ Wenn ich eine Maßnahme neu planfeststelle oder so tue, als ob, muss ich natürlich auch hier den eingeschlagenen Weg gehen. Insofern ist es für uns, nachdem ja schon ein Teil errichtet wurde, der aber

unzureichend ist – das haben wir ja auch gemeinsam festgestellt –, aus meiner Sicht nicht legitim, zu sagen: „Und jetzt betrachte ich die 2 dB(A) Minderung, die ich mit der Variante V 07 erreiche, als schalltechnisch wirksam, um auch dem, was man gemeinsam festgestellt hat, nämlich einem erheblichen Überschreiten der zugesagten Schallschutzgarantie oder alternativ der Werte der 16. BImSchV, zu begegnen.“ Das halte ich nicht für richtig und auch nicht für legitim.

Hintergrund ist – ich denke, das ergibt sich auch schon aus den zur Information beiliegenden Unterlagen von hils consult –: Wir waren dann auch im Ergebnis überrascht, warum denn die Variante V 07 bevorzugt wurde – nicht heute ad hoc, als der Antrag gestellt wurde, sondern als es in den Diskussionen dann hieß: „Dann machen wir halt die Variante V 07“ –, weil wir diese Variante aus Sicht der Stadt gar nicht auf dem Schirm hatten. Wir hatten nämlich gesagt: Über alles, was unter 3 dB(A) ist, brauchen wir uns gar nicht zu unterhalten. – Das vielleicht nur einmal zu der Diskussion damals.

Ich denke, da braucht man eigentlich nicht groß in anderer Literatur zu lesen. Da reicht es eigentlich schon aus, wenn man sich noch einmal die Schalltechnische Untersuchung aus den Antragsunterlagen vornimmt. Da ist auf Seite 26/27 ein Vergleich der Schallschutzvarianten dargestellt. Da ist z. B. ausgeführt:

Es zeigt sich, dass ein detaillierter Variantenvergleich aller untersuchten Schallschutzwanderhöhungen hier nicht erforderlich bzw. zielführend erscheint, da nicht alle Untersuchungsvarianten eine schalltechnisch nennenswerte Wirkung aufweisen.

Dann geht es weiter:

Die dargestellten Diagramme ... zeigen, dass mit den Schallschutzwandvarianten V 02 bis V 06 ... sowie mit der Untersuchungsvariante V 07 ... Verbesserungen der allgemeinen schalltechnischen Situation mit mittleren Pegelminderungen < 3 dB(A) zu erwarten sind.

Dann steht da weiter:

Die 3-dB(A)-Schwelle als Maß für eine gerade spürbare Pegelminderung ist wissenschaftlich einschlägig nachgewiesen und stellt somit ein akustisch anzustrebendes Kriterium dar.

Wir haben diese Situation noch einmal auf Seite 35. Wir haben heute auch auf den Charts und den Diagrammen gesehen: Da ist immer diese 3-dB(A)-Linie eingezeichnet, die eine spürbare Pegelminderung darstellt. Auch auf Seite 35 in der Schalltechnischen Untersuchung ist ausgeführt:

Die schalltechnische Wirksamkeit ist jedoch bei einer mittleren Pegelminderung von nur 2 dB(A) nicht befriedigend.

Das ist für uns natürlich eine Situation, die alles andere als positiv ist. Das bedeutet, dass wir hier jetzt quasi als Kompromiss die Anwendung der 16. BImSchV haben und dann aber mit einer Maßnahme – in Anführungszeichen – „abgespeist“ werden, bei der der Gutachter der Bahn selbst sagt: „Das bringt eigentlich nicht viel. Das ist unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Unter dem Strich bringt es den Hockenheimern schalltechnisch nichts.“ Und das in einer Situation, in der wir sehr viele Schutzfälle haben, in der sehr viele Pegel auch über 60 dB(A) liegen.

Dann zu sagen: „2 dB(A) reichen locker; wir brauchen das 3-dB(A)-Kriterium, das ja auch ansonsten bei der wesentlichen Änderung das Kriterium ist und das auch bei anderen Themen auftaucht, überhaupt nicht zu berücksichtigen“, ist für uns natürlich schon – ich möchte es jetzt nicht verschärfen – ein Stück weit auch eine Provokation. Denn diese 3 dB(A) kenne ich auch aus anderen Verfahren. Wenn man als Betroffener Maßnahmen vorschlägt, heißt es immer: „Das bringt ja nichts. Das ist ja unter 3 dB(A).“ Die 3 dB(A) sind also aus meiner Sicht – auch bei der Bahn, so wie ich es kenne – auch so ein bisschen die Monstranz, die man vor sich herträgt.

Klar ist auch, dass das 3-dB(A)-Kriterium natürlich auch strittig ist. Aber soweit ich das sehe, ist die Bahn bisher immer von den 3 dB(A) als Schwelle für wirksame Maßnahmen, die auch eine spürbare Pegelreduzierung bringen, ausgegangen.

Anknüpfungspunkt ist ja auch diese Verkehrslärmschutzrichtlinie, die es im Straßenbau gibt. Dort sind die 3 dB(A) – ich glaube, im Abschnitt VI Nummer 10.1 – enthalten, weshalb auch in anderen Verkehrsbereichen – also nicht nur bei der Schiene, sondern auch bei der Straße – diese 3 dB(A), die wir an vielen Stellen auch gesetzlich normiert finden, niedergeschrieben sind.

Dazu habe ich ein Urteil vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof vom 4. Februar 2004 gefunden, in dem das Gericht u. a. in Randnummer 88 juris ausführt:

Dabei ist in Rechnung zu stellen, dass erst eine Verbesserung um 3 dB(A) überhaupt die Wesentlichkeitsgrenze markiert, bei der ein Unterschied in der Lärmbelastung wahrnehmbar ist.

Das war eingebettet in einen konkreten Fall. Aber es war zumindest eine Aussage eines Gerichts, ab wann hier etwas wahrnehmbar ist. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hatte das auch einmal in einer Entscheidung – allerdings von 1996 – am Rande entschieden.

Insofern ist es aus unserer Sicht, aus der Sicht der Stadt Hockenheim, eine klare Position: Eine Maßnahme, die für die Bevölkerung nicht einmal hörbar ist – nach dem, was wir

vorgetragen haben, und nach dem, was die Bahn selbst sagt –, ist nichts wert. Denn es muss bei den Betroffenen ankommen; sonst hat die Maßnahme aus unserer Sicht keinen Sinn und erfüllt auch ein Stück weit – jetzt komme ich wieder auf den Anfang zurück – möglicherweise nicht einmal die Anforderungen der Planrechtfertigung.

Wir hätten das vom rechtlichen Anknüpfungspunkt her anders aufgezogen. Wir hätten gesagt: Alle Maßnahmen, die nicht tauglich sind, die nicht zielführend sind, scheiden sofort als Maßnahme, die ich überhaupt in der Alternativenprüfung berücksichtigen muss, aus und sind damit von vornherein auch nicht abwägungsrelevant oder planfeststellungsfähig.

Hintergrund ist natürlich, dass unter den verbleibenden Varianten, die diese 3 dB(A) bringen, die Variante V 12, die ja unsere Mindestforderung ist, diejenige ist, die das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis hat. Insofern ist für uns natürlich auch dieses 3-dB(A)-Kriterium auf unterschiedlichen Ebenen von besonderer Bedeutung. Ich weiß, dass die Bahn – Herr Lohr hat das vorgetragen – dazu eine andere Position vertritt. Da werden wir uns auch nicht auf 2,5 dB(A) oder etwas Ähnliches einigen. Das muss dann einfach irgendwo entschieden werden.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Frau Fridrich, vielen Dank für diese Ausführungen. – Die Vorhabenträgerin will sicher etwas dazu sagen.

(Präsentation „2015-06-29 – Schallschutz Hockenheim Anhörung“ –
Folie 9: Antrag auf Planfeststellung – Kosten-Nutzen-Verhältnis der
unters. Varianten)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Hier ist noch einmal die Kosten-Nutzen-Analyse zu den Varianten. Was ist denn – noch einmal aus unserer Sicht – Aufgabe dieser Untersuchung bzw. dieser Variantendiskussion? Zum einen stellt sich die Frage: Was ist das Optimum? Das Optimum ist der rote Punkt. Dann stellt sich die Frage: Ist links von diesem roten Punkt noch eine Variante vorhanden – zu dem 3-dB(A)-Kriterium komme ich noch –, deren Wirkung besser ist und deren Kosten immer noch zu rechtfertigen sind? Das ist die Diskussion. Darüber sprechen wir jetzt.

Da sind wir von folgender Situation ausgegangen: Wir sagen, die Mindestmaßnahme, die wir hier haben – – Hier unten in der vorletzten Zeile stehen tatsächlich die Kosten insgesamt. Wenn diese einzelnen Zahlen jetzt bei der Kosten-Nutzen-Betrachtung tatsächlich nur für sich stehen würden, würde man zu dem Ergebnis kommen: Ja, das macht Sinn; das ist noch vertretbar. Es geht tatsächlich um diesen Koeffizienten, der speziell in diesem Fall deutlich unter 10 liegt.

Aber wenn ich frage: „Was kaufe ich mir für welches Geld an zusätzlicher Wirkung ein?“, dann muss ich sagen: Mit dem gleichen Argument, mit dem man sagt: „Das ‚BüG‘ kostet so viel Geld und bringt so wenig“, kann man auch die zusätzliche Erhöhung der Schallschutzwand begründen. Jetzt kann man einfach nur hergehen und sagen: Die Variante V 08 mit der moderaten Erhöhung auf 4 m kostet schon fast das Doppelte der Variante V 07. Die Variante V 12 kostet insgesamt gesehen das Dreifache mit der Wirkung, dass wir letztendlich noch immer unter 3 dB(A) liegen und eine Wirkung von im Mittel 2,5 dB(A) herausholen.

Letztendlich sind wir mit all diesen Maßnahmen, die wir vorsehen, noch immer weit von den Grenzwerten entfernt. Wir haben noch immer das Problem, dass wir im Nahbereich der Bahnanlage nachts über 60 dB(A) liegen. Die Zusatzwirkung dieser Aufhöhung ist letztendlich zu gering, als dass der Aufwand für diese zusätzlichen Maßnahmen zu rechtfertigen ist.

So ist unsere Bewertung dieser Varianten.

Jetzt komme ich noch einmal zu diesem 3-dB(A)-Kriterium.

(Herr Waldmann [BISS]: Ich kann es bald nicht mehr ertragen! Aber machen Sie ruhig weiter!)

Das 3-dB(A)-Kriterium ist akustisch tatsächlich ein Kriterium, über das man schalltechnisch reden muss. Allerdings darf man hier nicht außer Acht lassen, dass die zusätzliche Schallschutzmaßnahme bei den schon vorhandenen Maßnahmen diese Wirkung eben nicht mehr erreicht. Daher können die Maßnahmen in ihrer Wirkung für sich genommen nicht bewertet werden.

Es ist unbefriedigend, dass viel Geld in Maßnahmen gesteckt wird, die weniger als 3 dB(A) bringen. Das ist definitiv so. Aber ich kann jetzt nicht – nur, damit ich über diese 3 dB(A) komme – sämtliche Maßnahmen, die überhaupt denkbar sind, in einen Topf werfen und sagen: Alles, was darunter ist – – Wenn ich nun einmal feststelle, dass sie nicht mehr bringen, dann ist das halt so. Dann muss ich als der, der das Geld zahlt – so sage ich es jetzt einmal –, mit dem zufrieden sein, was ich für das Geld bekomme. Mehr ist halt nicht herauszuholen.

Aufseiten des Betroffenen sage ich auch ganz ehrlich: Die Bereiche, bei denen wir zusätzlich den Schallschutz lösen – – Natürlich führen 2 dB(A) zusätzlich dazu, dass mehr Schutzfälle gelöst werden. Aber ob der Bewohner hinten in der zehnten Bebauungsreihe 49 oder 51 dB(A) im Mittelungspegel hat, ist für mich nicht so ausschlaggebend. Entscheidend ist, dass ich vorn in der ersten Bebauungsreihe von 60 auf 58 dB(A) komme. Der erste Wert liegt um 11 dB(A) über dem Grenzwert, der zweite um 8 oder 9 dB(A) über dem Grenzwert. Da

muss ich sagen: Für das, was ich da vorn noch erreichen kann, ist die Gesamtwirkung einfach zu gering – dafür, dass ich noch zusätzlich 10 Millionen € in die Hand nehme.

Unter diesem Aspekt muss man auch die Verhältnismäßigkeit der eingesetzten Mittel berücksichtigen. Denn letztendlich ist es so: Passiver Schallschutz – wenn wir bei diesem Thema bleiben – bleibt genau der gleiche übrig. Das gilt nicht in der Masse, weil wir hinten in der fünften, sechsten Bebauungsreihe tatsächlich zusätzliche Schutzfälle lösen. Da bringen wir Einzelne unter diese 49 dB(A). Aber für die ersten zwei, drei Bebauungsreihen ändert sich gar nichts – egal, ob ich die 2 dB(A) noch zusätzlich dazunehme oder nicht.

So weit noch einmal die Zusatzanmerkungen zur Abwägung.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Vielen Dank, Herr Lohr. – XXXX Einwender 1 steht schon seit einiger Zeit bereit. Herr Osthoff hat sich noch gemeldet, Herr Gotthardt, Frau Fridrich.

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Herr Lohr, könnten Sie noch einmal die Grafik von gerade eben zeigen?

(Präsentation „2015-06-29 – Schallschutz Hockenheim Anhörung“ – Folie 9: Antrag auf Planfeststellung – Kosten-Nutzen-Verhältnis der unters. Varianten)

Meine Einwendung ist: Mit der Variante V 07 erreichen Sie 5,85 Wohneinheiten – –

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein, Entschuldigung. Das ist ein Fehler in der Darstellung. Das ist aber im Gutachten tatsächlich richtig. Diese zwei Zeilen sind hier vertauscht. In der vorletzten Zeile stehen die Millionenbeträge, und in der Zeile darüber die Zahl der Schutzfälle. Das heißt: Mit der Variante V 07 lösen wir 1 061 Schutzfälle, mit der Variante V 12 würden wir 2 099 Schutzfälle – also die doppelte Anzahl – lösen.

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Es ist halt ein bisschen irreführend, wie diese Zahlen zustande kommen. Darauf hätte sich mein Einwand bezogen. Ich verstehe dann aber trotzdem nicht, dass bei rechnerisch – –

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nehmen wir dieses einfache Beispiel: Wenn Sie diese rund 10 Millionen € durch 1 200 Einheiten teilen, dann kommen Sie auf einen Mittelwert von 8 238 €.

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Das war jetzt ein bisschen unglücklich. – Ich wollte trotzdem noch einmal darauf hinweisen: Es ist schon ein Unterschied, ob man eine solche Lärmbelastung tagtäglich erleben muss, ob ich das tatsächlich erlebe, oder ob ich mir das auf dem Rechner auf einem Excel-Sheet anschau. Ich will noch einmal darauf zurückkommen: Denken Sie auch an die Leute, die dort wohnen.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das tun wir.

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Frau Fridrich, in einem Punkt würde ich gern das, was Sie mir vorhin gesagt haben, zurückgeben. Sie sagten: Wenn man davon ausgeht, dass wir das so behandeln, als ob es planfestgestellt würde, dann könne man nicht nur einen Ausschnitt daraus nehmen. Das betrifft, glaube ich, auch das 3-dB(A)-Kriterium. Da sagten Sie, man dürfe die Maßnahmen, die schon ausgeführt seien, nicht berücksichtigen. Ich denke, wenn man das so sieht, dann muss man sie auch in den Blick nehmen. Wenn eben – auch in einer wirtschaftlichen Betrachtung – 2 dB(A) fehlen, dann muss man auch die Maßnahmen durchführen und die Maßnahmen einbeziehen, die im Grunde schon in der ursprünglichen Planfeststellung enthalten waren.

RA Frau Fridrich:

Bei der Variante – –

Herr Gotthardt (BISS):

Ich habe jetzt keine Bedenken, mich vorzudrängen. Eigentlich dränge ich mich gar nicht vor.

Ich will hier einmal ein bisschen „Mathematik für Dumme“ vorstellen. Herr Lohr, unter uns: Sie sagen, die Schallschutzmaßnahmen für die gut 1 000 Wohneinheiten kosten 5,85 Millionen €. Könnten Sie das Bild noch einmal zeigen?

(Präsentation „2015-06-29 – Schallschutz Hockenheim Anhörung“ –
Folie 9: Antrag auf Planfeststellung – Kosten-Nutzen-Verhältnis der
unters. Varianten)

Die Maßnahmen für die 1 061 Wohneinheiten kosten pro Wohneinheit 5 514 €. Rechnen wir jetzt einmal die 2 099 Wohneinheiten mit dem gleichen Wert – rund 5 510 € – weiter. Dann komme ich auf einen Betrag von 11 565 490 €. Das wiederum heißt: Sie haben zwischen der Variante V 07 und der Variante V 12 eine Differenz pro Schutzfall von 2 085 €. Wenn Sie diese Differenz mit 2 099 multiplizieren, dann kommen Sie auf eine Gesamtdifferenz von 4 376 415 €. Wenn Sie dann noch Ihre rund 1 131 000 € abziehen, die Sie als Schadensersatzleistung bezahlen, dann sind Sie bei rund 3 245 000 €.

Von daher verstehe ich nicht, warum man die Forderung an die Stadt stellt, 9 Millionen € zu besorgen, wenn die Bahn im Endeffekt nur einen Mehraufwand von rund 3,2 Millionen € hat.

Das ist meine Logik. Ich mache vielleicht einen Denkfehler. Deshalb rede ich ja mit Ihnen.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein, da haben Sie einen Knick in der Logik. Es tut mir leid. Diese Logik ist nicht richtig, denn faktisch ist es so: Die Variante V 12 kostet uns 10 Millionen € mehr. Punkt. Das eine sind 5,8 Millionen €, das andere sind 15,9 Millionen €. Die Differenz beträgt 10 Millionen €.

Herr Gotthardt (BISS):

Der Punkt ist aber auch: Sie schützen dann die doppelte Anzahl von Einwohnern bzw. von Wohneinheiten.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das ist klar, ja. Aber Sie haben nur von Zahlen geredet. Sie haben gerade nur von Kosten gesprochen. Wir haben bei der Variante V 12 Mehrkosten von 10 Millionen € und sparen uns hochgerechnet weniger als 1 Million € beim passiven Lärmschutz. Also haben wir 9 Millionen € mehr Kosten. Dabei dürfen wir den passiven Lärmschutz nach einem Ansatz des Bundesverwaltungsgerichts nicht in die Abwägung einstellen. Deswegen haben wir das hier nicht getan. Das ist die Rechnung.

Herr Gotthardt (BISS):

Aber Sie müssen doch dann für die 1 000 Einheiten mehr 5 Millionen € abziehen.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Wieso denn? Warum denn?

Herr Gotthardt (BISS):

Weil Sie die für die ersten 1 000 auch gebraucht haben.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich sage ja: Dieser Schutz ist unverhältnismäßig. Das ist doch das Ergebnis. Die 10 Millionen € extra sind gegenüber den 1 000 zusätzlich geschützten Fällen unverhältnismäßig.

Herr Gotthardt (BISS):

Nein. Sie schützen die ersten 1 000 mit 5 Millionen €, Sie schützen die zweiten 1 000 mit 5 Millionen €. Dann bleiben Ihnen noch 5 Millionen € Mehraufwand übrig. Ihnen bleibt nur ein Mehraufwand von 5 Millionen €.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein, von 10 Millionen €.

Herr Gotthardt (BISS):

Aber Sie schützen doch 1 000 mehr. Das bekommen Sie doch nicht für null.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein, für 10 Millionen €.

Herr Gotthardt (BISS):

Ja. Deswegen sage ich: Den gleichen Ansatz wie bei den ersten 1 000. Da setzen wir auch 5 Millionen € für die zweiten 1 000 ein. Dann sind wir bei 10 Millionen €. Dann bleiben noch 5 Millionen € übrig.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Entschuldigung, da komme ich nicht mit.

Herr Gotthardt (BISS):

Ich gebe Ihnen das gern schriftlich, z. B. als Excel-Sheet. Das ist kein Problem. Das kann ich auch.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ja, okay. Danke.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Vielleicht ein ergänzendes Argument: Wenn man die Lesart zugrunde legt, dass die angegebenen 1 061 sogenannten Schutzfälle, weil sie sich unterhalb von 3 dB(A) bewegen, im Grunde gar nicht geschützt sind, dann hinkt dieser Vergleich ja insoweit, als nämlich – da wiederhole ich mich; aber es ist meines Erachtens zur Verdeutlichung wichtig – diese 1 061 im Grunde gar nicht geschützt sind durch die Maßnahme, weil diese nicht wirksam ist.

RA Frau Fridrich:

Noch einmal zu der Variante V 12, weil auch der Vorhalt kam, man müsste das so betrachten, als ob man die Strecke insgesamt neu planfeststellte. Die Aussage ist richtig: Ich habe vorhin gesagt, man kann nicht das eine so und das andere so machen. Wenn man die 16. BImSchV anwenden will, dann muss man sie richtig anwenden.

Auf der anderen Seite befinden wir uns ja hier im Bereich der Abwägung gemäß § 41 Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Da stellt sich die spannende Frage, bei der wir sicherlich auch unterschiedlicher Auffassung sind, wie man merkt: Was muss ich da denn mit einbeziehen? Denn die Frage, welche Berechnungsmethodik ich anwende – nehme

ich die 16. BImSchV, weil ich es sonst nicht berechnen kann? –, ist das eine. Das andere ist aber: Wie nehme ich die Abwägung vor?

Wir haben hier natürlich schon insofern eine besondere Situation, als wir keinen kompletten Neubau haben. Dann würden wir heute auch über ganz andere Dinge sprechen, über Trassenabrückungen und anderes. Das ist klar.

Jetzt ist für mich die Frage: Wie werde ich im Rahmen der Abwägung – da sind die Unterlagen von Ihnen, auch die Aussagen in den Unterlagen zum 3-dB(A)-Kriterium sind von Ihnen – dieser Thematik gerecht, dass es hier eine Schallschutzgarantie gibt und die Vorhabenträgerin sich im Planfeststellungsbeschluss von 1981 bewusst verpflichtet hat, unabhängig von der vertraglichen Regelung bei Überschreitung der vereinbarten Grenzwerte die erforderlichen Maßnahmen zu treffen? Das heißt, man hat damals bewusst gesehen: „Wir machen jetzt Schallschutz, aber er ist möglicherweise nicht ausreichend, um auch die Garantie einzuhalten. Dann führen wir zusätzliche Maßnahmen durch.“

Dass zusätzliche Maßnahmen natürlich immer auch teurer sind, als wenn ich sage: „Ich mache von Anfang an ein Komplettpaket“, und die Variationen vielleicht anders sind, wenn ich quasi alles wegdenke, das ist sicherlich unbestritten. Aber man kann doch an dieser Stelle, wenn man fragt: „Was ist abzuwägen? Wie ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis, wenn man vom Vollschutz zurückgeht auf die Maßnahmen, die auch unter dem Nutzenaspekt wirksam sind?“, nicht einfach so tun und sagen: „Jetzt nehmen wir einmal ein anderes Kriterium und sagen: 2 dB(A); denn das ist bei allen Varianten die für uns billigste Nummer, aus der wir dann herauskommen.“

Da muss ich ehrlich sagen: Da hört bei mir echt der Spaß auf. Das finde ich auch unseriös. Wenn man sich das anschaut, sieht man: In dem eigenen Gutachten steht drin: wirksam ab Variante V 09. Und dann hier mit der Variante V 07 zu kommen – – Das hatte mich ja schon in den damaligen Gesprächen auf die Palme gebracht, und jetzt bringt es mich eigentlich wieder auf die Palme, weil ich es nicht in Ordnung finde, so zu agieren.

Dabei müssen wir doch sehen – das ist doch auch ein Teil der Abwägung –: Wie viele Leute schütze ich denn? Ich schütze doch durch den aktiven Schallschutz nicht nur diejenigen, die vorne sind, und diejenigen, die in der zweiten und dritten Reihe kommen, sondern ich schütze auch die dahinter Wohnenden, bei denen möglicherweise keine Grenzwertüberschreitungen gegeben sind. Sie profitieren vielleicht in geringem Maß, aber sie profitieren auch von dem aktiven Schallschutz. Wir haben dort die Situation, dass wir auch tagsüber noch eine Schutzwirkung haben, auch wenn Grenzwerte dort nicht überschritten sind. Das habe ich beim passiven Schallschutz natürlich nicht in dieser Form, weil dort natürlich nur die Wohnräume geschützt sind, weil die Überschreitungen nachts stattfinden.

Das alles sind Punkte, die aus meiner Sicht mit in die Betrachtung und die Abwägung hineinkommen müssen.

Im Übrigen löst auch die sogenannte Vollschutzvariante V 13 nicht alle Schutzfälle. Das nur nebenbei. Es ist jetzt nicht unser Thema, die Variante V 13 hier ins Rennen zu bringen. Aber auch dort verbleiben Schutzfälle, weshalb die Stadt – ob im Ergebnis richtig oder nicht – immer gefordert hat: Prüfen Sie doch einmal die Einhausung. Denn das ist wirklich die Maßnahme, die alles löst. Das ist eigentlich eine Vollschutzmaßnahme.

Insofern gibt es für mich bei der Frage, ob ich 1 000 Menschen schütze, 1 000 Schutzfälle löse oder 2 000 Schutzfälle löse, gar keine Diskussion. Das ist der doppelte Effekt. Und bei den 1 000 sagt man noch: Die hören im schlimmsten Fall gar nicht, dass es besser wird. Das muss man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen. Und dafür will man diese Kohle auf den Tisch legen. Da würde ich doch sagen: Machen Sie das lieber nicht. Machen Sie gar nichts, und geben Sie das Geld anderswo hin, als hier mit einer 2-dB(A)-Maßnahme, die kaum eine Schutzwirkung bringt, irgendetwas zu erreichen.

Im Übrigen – Herr Hahn hat es heute Morgen auch angesprochen – gibt es viele Fälle, in denen weit höhere Kosten pro Schutzfall als akzeptabel und als verhältnismäßig angesehen werden. Hier haben wir einen Betrag: 9 Millionen €. Das ist ein Wort. Das ist so. Das kann man auch nicht wegdiskutieren. Aber angesichts dessen, was es hier an Belastungen gibt, und angesichts dessen, wie viele Leute wir hier schützen, wie viele Schutzfälle wir hier lösen – und das nicht nur zur Nachtzeit, sondern wir erreichen auch Verbesserungen am Tag –, ist doch aus unserer Sicht die Variante V 12 die einzige Variante, die als Mindestforderung im Raum bestehen bleiben kann, zumal wenn man noch berücksichtigt, dass man da auf das Maximalpegelkriterium verzichten würde und auch insoweit ein Entgegenkommen zeigte. Auch da muss man sich aus meiner Sicht zusammenrücken.

(Beifall – Herr Waldmann [BISS]: Frau Fridrich, große Anerkennung!)

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Frau Fridrich hat das schon wunderbar ausgeführt. Meine Frage war eigentlich: Was passiert denn mit denen, die dann jetzt rausfliegen? Ich gehöre wahrscheinlich zu denen, die bei der Variante V 07 nicht abgedeckt sind, weil wir im Süden von Hockenheim wohnen. Wenn ich mich recht entsinne, deckt die Variante V 07 da überhaupt nichts ab. Sind wir dann Menschen dritter Klasse? Sie haben ja vorhin bei der Variante V 15 von der Gleichbehandlung gesprochen. Wir wären dann ja gar nicht beachtet, und wir hätten dann weiterhin wie bisher den vollen Verkehr ohne Schutz. Was passiert dann?

Und wer berücksichtigt eigentlich meine Kosten? Herr Einwender 10 hat das ja schon wunderbar ausgeführt: Er hat nachweisbar einen Verlust bei seiner Immobilie gegenüber einem unabhängigen Immobiliengutachten. Ich meine: Das blüht uns genauso. Wir wohnen nur ein Stück weiter weg. Ich habe ja auch wirtschaftliche Interessen, und ich habe auch für mich

richtig viel Geld in die Hand genommen, um meine Immobilie auf dem aktuellen Stand zu halten. Dann erwarte ich auch, dass das in einer solchen Kosten-Nutzen-Berechnung auch irgendwo einmal aktiviert wird; denn ich muss ja auch von irgendetwas leben. Von dem, was wir zur Wirtschaft beitragen, ist letztendlich auch ein Unternehmen wie die Deutsche Bahn abhängig.

Aber meine Frage war eigentlich: Was passiert mit denen, die dann einfach einmal aus so einer Berechnung herausfallen? Was für eine Handhabe habe ich dann überhaupt noch? Stehe ich dann einfach da und habe Pech gehabt? Bin ich dann der Idiot, dem man sagt: „Ja, da können wir jetzt nichts machen“?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nur ganz kurz zu der Thematik Hockenheim-Süd. Wir haben doch vorhin gerade dieses eine Beispiel in der zweiten oder dritten Reihe gesucht, diesen Bereich, in dem auch gemessen worden ist. Da sieht man eigentlich sehr schön, welche Wirkungen die einzelnen Maßnahmen haben.

(Folie aus Verzeichnis rpk24_plf_schallschutz_hock_07_teil1:
07_STU-A_05-Ergebnistabelle_120601, Seite 655)

Ohne Schutzmaßnahmen haben wir in der Nacht auf der am stärksten belasteten Fassade einen Pegel von 57 und 58 dB(A). Wir haben – lassen Sie mich das kurz erläutern, dann können Sie noch einmal erwidern – dann bei unserer Variante V 07, also bei unserem Vorschlag, eine Pegelminderung um – so sage ich einmal – 2 dB(A). In diesem Bereich sind es etwas mehr als 2 dB(A), denn sonst würde es bei der Aufrundung keine 3 dB(A) ergeben. Dann kommt die Variante V 12 hinzu.

(XXXX Einwender 1 [Einwender]: Dann können wir meine konkreten Werte nehmen! Meine sind nämlich höher!)

Dann sehen wir an dieser Stelle, was hier noch zusätzlich dazukommt.

Natürlich können wir auch Ihre Werte nehmen. Ich habe doch nichts zu verbergen. Wo wohnen Sie?

XXXX Einwender 1 (Einwender):

XXXX. Ich habe den Messpunkt leider nicht im Kopf.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das macht nichts. Jetzt hoffe ich nur, dass ich diese Adresse gleich finde.

(Folie aus Verzeichnis rpk24_plf_schallschutz_hock_07_teil1:
07_STU-A_05-Ergebnistabelle_120601, Seite 641)

Da ist Hausnummer 18–22. So haben sie in der Schalltechnischen Untersuchung den ganzen Block bezeichnet.

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Das sind die Messpunkte XXXX oder XXXX, glaube ich.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Schauen wir einmal, wo hier die größten Belastungen sind. Das fängt hier an. Die größte Belastung liegt hier bei 60 dB(A). Höhere Werte haben wir in den Reihen darunter nicht mehr. Das heißt, wir können ohne Weiteres diesen Bereich von hier bis hier unten nehmen. Das ist die Belastung ohne Schallschutz. Schauen wir noch, dass ich das richtig getroffen habe. Ja. Das ist die stärkste Belastung am nächstgelegenen Haus.

Wir reduzieren den Pegel mit dem „BüG“ um ca. 2 dB(A).

(XXXX Einwender 1 [Einwender]: Also nicht
wahrnehmbar!)

Und wir würden den Pegel im Erdgeschoss mit der Aufhöhung auf 8 m um weitere 3 dB(A) reduzieren. In den beiden oberen Geschossen wäre die zusätzliche Wirkung etwas höher.

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Aber auch hier gilt: Es besteht ein Unterschied zwischen einer Berechnung und meinem subjektiven Empfinden. Ich kann Ihnen auch Messwerte vorlegen – insbesondere nachts bei geschlossenem Rollladen –, die aber etwas andere Werte widerspiegeln, und zwar auch gemittelt.

Noch einmal: Was passiert denn mit denen – – Wir haben hier auch eine Reduzierung um 2 dB(A). Das können Sie knicken.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das ist besser als nichts.

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Danke. Das war jetzt wunderbar zynisch.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein, das war nicht zynisch. Entschuldigung! Natürlich sind 5 dB(A) – –

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Nein, nein. Ich lade Sie einmal ein. Sie können gern einmal eine Woche bei uns verbringen. Sie sind eingeladen. Sie bekommen ein extra Zimmer, und dann können wir einmal schauen, was Sie danach sagen, wie das jede Nacht ist. Dann hätten Sie einmal einen subjektiven Vergleich. Darum war meine Frage vorhin: Wer von den Entscheidungsträgern hier kommt eigentlich aus so einer Situation? Wer hat das selbst einmal erlebt? Es ist ein Unterschied, ob ich etwas erlebe oder nur vom Hörensagen kenne.

(Zuruf: Oder ob ich Mittelwerte mache! – Herr Waldmann [BISS]:

Aber ein Unterschied von 5 dB(A) ist ja nicht lustig!)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Das war vorhin nicht zynisch. Es streitet doch niemand ab, dass 5 dB(A) mehr sind als 3 dB(A). Daran gibt es doch überhaupt keinen Zweifel. Dass wir in Einzelfällen natürlich auch deutliche Reduzierungen durch die zusätzlichen Maßnahmen haben, ist auch klar. Aber die Frage der Wirtschaftlichkeit ist doch eine andere. Die Frage ist: Ist diese zusätzliche Pegelminderung, die mit diesen 10 Millionen € erreichbar ist, verhältnismäßig im Sinne einer Kosten-Nutzen-Analyse? Da sagen wir: Nein.

Darüber kann man definitiv anderer Auffassung sein. Das hat nichts mit dem subjektiven Empfinden zu tun. Ich komme aus einer Ecke, wo es verdammt laut war. Ich bin in einem lauten Bereich aufgewachsen, ich habe lange Zeit in einem lauten Bereich gewohnt. Das liegt einfach daran, dass ich gerne innerstädtisch wohne, und innerstädtisch ist es laut. Ich kenne Verkehrslärm. Ich mache diesen Job jetzt seit 25 Jahren und weiß, was Lärm ist. Ich war schon oft mit der „Handgurke“ draußen und habe den Lärmpegel gemessen. Deswegen weiß ich auch, dass die Ergebnisse, die hier gemessen worden sind, richtig sind. Ich habe an der Stelle überhaupt keine Angst, mich Ihren Ergebnisse zu stellen, weil ich immer noch der Meinung bin: Unsere Berechnungen liegen zu 99 % über Ihren Messwerten.

(Herr Waldmann [BISS]: Darf ich kurz etwas dazu sagen?)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Herr Waldmann, gerne.

Herr Waldmann (BISS):

Es wird sehr oft vom Kosten-Nutzen-Verhältnis gesprochen. Ich habe ja heute früh gesagt, dass das eigentlich im Zusammenhang mit Menschen nicht zulässig ist. Ich habe gesagt, das ist eigentlich Zynismus pur.

Wenn man aber schon sagt, das Kosten-Nutzen-Verhältnis müsse man auf jeden Fall sehen, dann sollte man das nicht nur einseitig vonseiten der Bahn betrachten, sondern dann muss eben auch erlaubt sein, dass Sie, wenn Sie eine Kosten-Nutzen-Rechnung machen, nicht nur auf der einen Seite die Kosten in den Raum stellen, sondern auch die Kosten, die Herr Sommer in Bezug auf Gesundheitsschäden aufgeführt hat, dagegenrechnen. Dann wollen wir einmal sehen, was noch übrig bleibt.

Es ist, glaube ich, sehr müßig, dass wir uns noch darüber unterhalten, was nichts bringt. Denn was nichts bringt, das haben wir heute, glaube ich, schon zum 150. Mal erörtert. Wir sollten über das reden, was etwas bringt.

Wie gesagt: Wenn Sie schon eine Kosten-Nutzen-Rechnung machen, dann rechnen Sie bitte das, was Herr Sommer aufgeführt hat, dagegen. Dann sieht nämlich die Rechnung unterm Strich, glaube ich, ganz anders aus.

(Beifall – An die Anwesenden werden Brezel verteilt.)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Unabhängig von allem anderen erst einmal vielen Dank für die freundliche Unterstützung durch Nahrungsmittel. – Frau Fridrich, bitte.

RA Frau Fridrich:

Ich möchte noch zwei Aspekte bringen. Wir haben das meiste in der Einwendung schon schriftlich dargelegt, auch pointiert und klar, wie ich meine.

Auf einen Punkt möchte ich noch einmal hinweisen. Das resultierte aus der Nachfrage von Ihnen, Herr Maiwald, an uns zu der Frage, wie die Baugebiete eingestuft sind und wo noch Baugebiete fehlen. Da wäre meines Erachtens noch aus Ihrer Warte zu prüfen, ob die Vorhabenträgerin zum einen die fehlerhaften Gebietseinstufungen, die Sie angesprochen haben, entsprechend in diese Kosten-Nutzen-Analyse einbringt, aber auch die Schutzfälle, die in gewissen Baugebieten, die in der Einwendung der Stadt schon genannt wurden, nicht mit berücksichtigt wurden, weil dort keine Bebauung vorgesehen war.

Wir hatten das ja in unserer letzten Stellungnahme ausgeführt, wobei ich da dafür plädieren würde, dass sowohl die Vorhabenträgerseite unsere Stellungnahme bekommt als auch wir die Stellungnahme der Vorhabenträgerin an Sie, damit man einfach einmal sieht, wer was vorgetragen hat. Das hielte ich für sinnvoll. Denn mir war auch nicht klar, dass die Vorhabenträgerseite auch so ein Schreiben bekommen hat wie wir, und ich war dann etwas überrascht, als ich gestern Morgen die Synopse bekommen habe. Da wäre im Sinne der Transparenz – wir haben nichts zu verbergen –, dass man da einfach auch die entsprechenden Stellungnahmen austauscht. Dies als Anregung.

Fakt ist aber, dass es aus unserer Sicht zwei Bereiche gibt – wir haben sie auch in der Einwendung genannt –, die nicht als bebaut in die schalltechnische Untersuchung eingegangen sind. Das betrifft die Bebauungspläne „2. + 3. Gewann Biblis“ und „Baublock Hirschstraße/Untere Hauptstraße“. Der eine Bebauungsplan ist 2008 – als schon vor 2011 – bestandskräftig geworden, und der andere ist 2005 in Kraft getreten. Das war also zu einer Zeit, bei der man nicht sagen kann, das sei im Nachhinein noch irgendwie planerisch belegt worden. Das sind Bereiche, in denen unseres Erachtens grob geschätzt etwa 100 Gebäude entstehen bzw. zum großen Teil entstanden sind, zu denen aber in der schalltechnischen Untersuchung keine Gebäude enthalten sind. Wir haben jetzt einmal grob geschätzt und sind – ohne geprüft zu haben, ob dadurch wirklich ein Schutzfall gelöst würde – von 200 Schutzfällen ausgegangen. Bei 2 000 gelösten Schutzfällen wären 200 zusätzliche natürlich noch einmal einiges.

Da ist meine Bitte und mein **Antrag**,

dass Sie, die Anhörungsbehörde, das noch einmal nacharbeiten lassen, nachprüfen lassen.

Denn wenn man hier schon mit solchen Zahlen umgeht und diese maßgeblich zugrunde legt, müssen sie natürlich auch stimmen.

Das war der eine Punkt.

Der andere Punkt, der mir in der Diskussion – –

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Frau Fridrich, können wir diesen Punkt gerade abhaken? Aus meiner Sicht ist es gar kein Problem, dass man die Fragen, die da noch einmal aufgeworfen wurden, und die Antworten austauscht und dazu noch etwas macht. Ich bitte da um Nachsicht. Die Dinge sind teilweise erst in der Vorbereitung auf den Termin entstanden. Bis die Antworten da waren, war es relativ kurzfristig vor dem Termin. Ich denke, der Vorhabenträger hat auch kein Problem damit, wenn die Fragen, die wir da in Vorbereitung gestellt haben, und die Antworten darauf ausgetauscht werden und wir auch zu dem, was die Stadt dazu gesagt hat, noch eine ergänzende Stellungnahme bekommen, die Sie dann natürlich auch bekommen. Damit habe ich kein Problem, und der Vorhabenträger hat, denke ich, auch kein Problem damit.

RA Frau Fridrich:

Dann noch ein zweiter Punkt, auf den ich noch einmal hinweisen will. Wie stellt sich der Gesetzgeber das Vorgehen oder die Rechtsprechung – sagen wir einmal so – vor? Man sagt, es geht so, dass man grundsätzlich erst einmal einen Anspruch auf vollständigen Schallschutz hat. Die Grenzwerte müssen erst einmal durch aktive Maßnahmen eingehalten werden, und nur dann, wenn das nicht funktioniert, kann man sich schrittweise von der Vollschutzvariante unter Kosten- und Nutzungsgesichtspunkten – hier in der Betrachtung kommt mir der Nutzen etwas zu kurz – der Variante nähern, die man in dem konkreten Fall noch für vertretbar hält.

Klar ist: Wir haben unterschiedliche Auffassungen darüber, was vertretbar ist – ich denke, das wird auch so bleiben, Herr Lohr –, unabhängig von der Frage der schalltechnischen Wirksamkeit. Denn wir sagen: Wenn man zu diesem Preis doppelt so viele Schutzfälle lösen kann, ist das mit den anderen Aspekten, die wir schon genannt haben, ein Wert.

Wichtig ist mir noch einmal der Hinweis: Es gibt grundsätzlich den Anspruch auf Einhaltung der Grenzwerte. Das ist die oberste Priorität. Dann gleich zu springen und gleich auf eine ganz andere Variante zu gehen, die aus meiner Sicht so nicht zulässig ist – – Wir vertreten

da auch eine andere Auffassung, wie Sie wissen. Aber das brauchen wir auch nicht zu vertiefen. Die Positionen sind klar – außer die Bahn sagt jetzt zu, es kommt mindestens V 12, dann würden wir uns natürlich freuen. Aber ich glaube, es wäre etwas illusorisch, in dem Termin heute eine solche Zusage zu erwarten. Genauso wenig wird wahrscheinlich die Antragstellerin davon ausgehen, dass die Stadt Hockenheim heute Abend sagt: „Das war jetzt wunderbar. Sie haben uns überzeugt. Die V 07 ist okay.“ Das werden wir mitnichten tun. Wir werden die Einwendung an der Stelle auch nicht zurücknehmen; um das gleich einmal klarzustellen. Da haben wir einfach konträre Auffassungen, die so nicht unter einen Hut zu bringen sind, und das eigentlich schon seit 2011, seitdem wir über diese Varianten diskutieren, oder schon länger.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Zu den zusätzlichen Wohngebieten und der Frage nach den Falscheinstufungen.

Punkt 1: Die Erhebung des Schallgutachters hat mit Sicherheit eine Deadline. Zwischen der Erhebung und dem Antrag auf Planfeststellung ist mit Sicherheit eine Zeit vergangen, die hier nicht erfasst wurde. Das muss man einfach so feststellen. Dadurch ist es natürlich, dass hier einzelne Gebäude entstanden sind – dass es 200 sind, kann ich mir nicht vorstellen, aber gut –, die unmittelbar bei Beschluss der Bebauungspläne gerade im Entstehen waren oder in den letzten fünf Jahren entstanden sind.

Obwohl wir der Meinung sind, dass sich der Schutzanspruch aus dem Ursprünglichen – so sage ich jetzt einmal – nicht auf diese ausweitet, haben wir uns trotzdem darauf verständigt: Alles, was zum Zeitpunkt der Bekanntmachung – also wie bei einem neuen Verfahren – bautechnisch beschlossen war, beziehen wir in den passiven Schallschutz noch mit ein. Das ist quasi eine Zusage.

Dass es sich auf die Abwägung auswirkt, kann ich mir nicht vorstellen, und zwar deswegen, weil sich die Anzahl der gelösten Fälle weit hinten, also in den tieferen Gefilden von Hockenheim, bewegen und sich da die wesentlichen Strukturen nicht verändert haben.

So weit zu den neu hinzugekommen Gebäuden. Das ist relativ einfach. Das kann man entweder über das Schallgutachten ableiten – anhand von parallelen Situationen; das muss man sich anschauen –, oder man kann es extrapolieren, oder man kann es für ein paar zusätzliche Gebäude neu rechnen lassen. Das kann aber im Zuge des Umgangs mit dem passiven Schallschutz nachgeholt werden.

Punkt 2: Falscheinschätzungen. Da ging es Ihnen im Wesentlichen um die Schulen und Kindergärten. Bei den Schulen bin ich der Meinung, dass die Einstufung als besonders betroffen keine Auswirkung hat, weil dort die Grenzwerte nicht überschritten sind, meine ich; ich müsste aber noch einmal im Detail nachschauen.

Die Schulen fallen tatsächlich unter die Sonderrubrik, die Kindergärten aber nicht. Diese Auffassung teilen wir also an der Stelle nicht. Ich glaube, dass wir hier auch konform sind mit der Rechtsprechung, dass Kindergärten nicht in den Sonderschutz fallen, sondern den Schutz der umgebenden Bebauung aufnehmen oder mitnehmen.

Man kann natürlich darüber diskutieren, ob ein Kindergarten, der in einem Gewerbegebiet liegt, Gewerbebegrenzwerte aushalten muss. Aber genauso ist natürlich die Frage berechtigt, ob einem Wohngebäude in einem Gewerbegebiet eine höhere Belastung zuzumuten ist als in einem Wohngebiet. Wo da der Unterschied zu einem Kindergarten ist, weiß ich nicht. Das ist meines Wissens noch nicht entschieden. Aber die grundsätzliche Entscheidung, dass Kindergärten nicht wie Schulen und Altersheime behandelt werden, ist meines Erachtens durchjudiziert.

Habe ich damit alles erfasst?

RA Frau Fridrich:

Gerade zu den Schulen und den Kindergärten haben wir ja ausgeführt. Das muss einfach entschieden werden.

Bei den Schutzfällen sehe ich es anders. Denn in Baugebieten aus 2008, die zum Großteil auch umgesetzt sind – so wurde es mir zumindest berichtet; ich bin nicht extra noch einmal hingefahren –, spielt das natürlich sehr wohl eine Rolle bei der Frage, wie viele Schutzfälle gelöst werden. Denn dann ist möglicherweise – – Ich habe es nicht geprüft; aber es war ja gerade mein Petition, aufzugeben, noch einmal zu schauen, ob das, was nicht als Gebäude erfasst ist – was dann logischerweise kein Schutzfall ist, wenn dort eine Unterschreitung der Grenzwerte erreicht wird –, mit einberechnet wird, weil man dann logischerweise ein günstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis bei der V 12 hat.

Darum ging es mir. Wie gesagt: Ich habe es nicht nachgeprüft, aber das erscheint mir nachvollziehbar.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Frau Fridrich, ich gehe davon aus, dass wir, wie auch zugesagt, die Argumente zu den Fragen noch einmal austauschen und dass das bezüglich dieses Aspekts eine vorläufige Einschätzung ist und wir darüber noch einmal eine abschließende Stellungnahme bekommen; so hatten wir es auch vereinbart. Ob diese dann konsensual, ist eine andere Frage, aber das ist einfach der Punkt.

Gibt es weitere Wortmeldungen? – Bitte.

XXXX Einwender 11 (Einwender):

Ich habe noch eine Frage. Diese Zahl zu dem Kosten-Nutzen-Verhältnis ist mir recht unklar. Wer legt denn eigentlich das Kosten-Nutzen-Verhältnis fest? Da könnte ja der eine sagen,

500 000 € pro Wohneinheit wären berechtigt, Sie sagen 7 000 €, der Nächste sagt 8 000 €, der Nächste sagt 15 000 €. Wer legt eigentlich fest, was ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis ist? Ich weiß es nicht.

(Herr Tilch [BISS]: Jetzt kommen wir zur Sache!)

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Nein, wir kommen nicht zur Sache, aber ich spreche ungern mit vollem Mund. Die Brezel schmeckt natürlich warm am besten.

Ganz konkret zu Ihrer Frage: Niemand. Es gibt keine klare Grenze, ab wann Kosten pro Schutzfall unverhältnismäßig sind. Aber das ist hier nach unserer Auffassung nicht die entscheidende Frage. Denn es ist tatsächlich unerheblich, ob das Ding 5 000 € oder 7 000 € pro Schutzfall kostet.

Wir haben hier zum einen den Sonderfall, dass es hier schwierig ist, zu sagen, wie viele Schutzfälle wir überhaupt gelöst haben und was uns das Lösen der Schutzfälle bis zu den vorhandenen Schallschutzmaßnahmen eigentlich gekostet hat. Diese Zahlen tauchen hier nirgends auf, sondern es geht hier ausschließlich um den Zusatznutzen und die Zusatzkosten, die wir mit diesen Maßnahmen haben. Das ist ein bisschen schwierig. Daher ist es auch schwierig, zu sagen, wie sich tatsächlich diese Kosten auf die Gesamtheit auswirken.

Wenn man von einem Neubau ausgeht, müsste man zuerst einmal schauen: Was wäre denn gewesen, wenn die Trasse in alter Lage oder in neuer Lage gebaut worden wäre, und zwar ohne Schallschutz, ohne die Aufschüttung für die BUGA, also diese Modellierung? Wie hätte denn überhaupt möglicherweise ein Gelände zwischen der Stadt und der Bahnanlage ausgesehen? Wäre es glatt übergegangen, hätte es einen Einschnitt gegeben oder einen Schuttberg? Keine Ahnung; das weiß kein Mensch.

Das heißt, die Ausgangsbasis ist nicht so ganz sauber. Deswegen kommt es meines Erachtens auch nicht auf den Absolutwert an. Aus unserer Sicht sind beide Zahlen vertretbar. Ich habe aber vorhin bei der Bewertung der Kurve bereits gesagt, dass für sich allein betrachtet dieser Wert von 7 200 natürlich verhältnismäßig sein muss.

(XXXX Einwender 11 [Einwender]: Was ist verhältnismäßig?)

– Also, wir gehen davon aus, dass in einer Größenordnung, die in anderen Vorhaben – – Also bis zu 20 000, 25 000.

(XXXX Einwender 11 [Einwender]: Für die V 12?)

– Nein, eben nicht, weil ich die Mehrkosten von 10 Millionen €, unabhängig davon, was in der Excel-Sheet drinsteht, bei dem geringen Zusatznutzen einfach nicht rechtfertigen kann.

(Zurufe)

– Das ist einfach immer wieder das Gleiche. Ich weiß, dass es Sie nervt. Aber das ist an der Stelle einfach die Überlegung, die dahintersteckt. Wir sind einfach verpflichtet, zu fragen: Geben wir diese 10 Millionen € Steuergelder zusätzlich aus oder nicht?

(XXXX Einwender 1 [Einwender]: Und wer erwirtschaftet diese Steuergelder?)

– Sie genauso wie ich. Wir beide arbeiten gut an diesen Steuergeldern.

(XXXX Einwender 1 [Einwender]: Ich lasse mich ungern auf irgendeine Zahl reduzieren!)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Es ist angekommen, Herr Einwender 1.

Lassen Sie mich kurz den Zwischenstand zusammenfassen. Frau Fridrich hat ja schon erwähnt, dass zur Frage der Verhältnismäßigkeit sehr ausführliche Ausführungen seitens der Einwender und des Vorhabenträgers ausgetauscht wurden und die Positionen da unterschiedlich sind. Ich sage nur: Zum Schluss wird diese Frage, die eine Abwägungs-, teilweise auch eine Rechtsfrage ist, die Genehmigungsbehörde entscheiden müssen. Ich mache aber ganz vorsichtig, um bei einem Anhörungsbericht den Vorhabenträger nicht möglicherweise ganz zu überraschen, keinen Hehl daraus, dass die grundsätzlichen Ausführungen auch der Stadt nicht unbedingt ganz unvernünftig erscheinen. Mehr will ich dazu nicht sagen. Sie wissen, was ich damit meine.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Ich habe eine Verständnisfrage. Herr Lohr, habe ich Ihre Ausführungen richtig verstanden, dass Sie in Ihrer Kostenermittlung als Grundlage für die Kosten-Nutzen-Untersuchung bisherige Kosten mit eingerechnet haben?

(Herr Lohr [Vorhabenträgerin]: Nein!)

– Dann habe ich die Bitte, dass Sie noch einmal die Berechnungsmethode darlegen.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Die Kosten für den aktiven Schallschutz, der im Augenblick draußen vor Ort steht, sind nicht berücksichtigt. Die Herstellkosten für die heute vorhandenen Wände sind nicht berücksichtigt, weder an der Schnellfahrstrecke noch an der Rheintalbahn. Was heute dort steht, hätten wir natürlich ermitteln können, aber dann wären die Kosten insgesamt gesehen höher gewesen. Das wollten wir aber nicht. Es kommt darauf auch gar nicht an.

Wir können sie auch nicht einem Schutzziel gegenüberstellen, weil wir aus heutiger Sicht nicht mehr nachvollziehen können, welche Maßnahmen denn den „Ohne-Fall“ darstellen. Denn erstens: Was ist der „Ohne-Fall“? Das ist der Fall bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung 1976. Da müsste man sich überlegen: Was ist dieser „Ohne-Fall“? Wie sieht der denn aus? Dann müsste man die Kosten und die Wirkung dieser ursprünglich umgesetzten Maßnahmen noch mit hineinrechnen. Das kann man aber nicht – also nicht sinnvoll belastbar, nicht ernsthaft darstellbar. Ich wüsste nicht, wie ich den „Ohne-Fall“ darstellen kann, ganz ehrlich.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Sie haben den Begriff „nicht sinnvoll belastbar“ gebraucht. Ich habe jetzt wirklich Zweifel. Ich habe zwar in früheren Diskussionen versucht, zu hinterfragen, wie die Nutzwertanalyse aufgebaut ist. Es war mir allerdings nicht bekannt, welche Grundlagen es gab. Die scheinen mir wert, hinterfragt zu werden. Die Fragestellung dabei ist natürlich, inwieweit denn diese Prognosen auch revisibel sind. Sind diese im Teil dieses Verfahrens revisibel, Herr Maiwald?

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich bitte um Nachsicht, Herr Oberbürgermeister. Verständnisfrage: Was verstehen Sie unter „revisibel“?

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Gerichtlich überprüfbar, eigenständig gerichtlich überprüfbar oder nur im Rahmen eines Verfahrens, je nachdem, wie wir uns dann weiter verhalten.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Darf ich einmal kurz versuchen, aufzulösen, Herr Gummer? Sie haben in Ihrer Nachfrage gesagt, Sie hätten verstanden, dass Herr Lohr von „bisherigen Verfahren“ oder „bisherigen Kosten“ gesprochen hatte. Er hatte vorhin in seiner Antwort gesagt: „Wir hatten bei bisherigen Verfahren Kosten für den gelösten Schutzfall Kosten in Höhe von xy Euro.“ Ist das vielleicht akustisch falsch angekommen? Denn wir sind jetzt ein bisschen verwirrt über die Nachfrage.

RA Frau Fridrich:

Ich glaube, der Punkt löst sich nicht auf. Ich möchte es noch pointierter sagen. Wenn man den Ansatz von Herr Lohr weiterverfolgt und sagt: „Ich darf nicht nur die 2 dB(A) anschauen, sondern ich muss die Gesamtmaßnahme anschauen“, wäre es ja so, dass, auch wenn man die Lärminderung berücksichtigt – diese 18,6 dB(A), die ganz am Anfang einmal in den Chart aufgenommen wurden –, dann auch seriöserweise die dafür entstandenen Kosten der V 07 zugeschlagen werden müssten. Denn – so habe ich es bisher verstanden – das, was die V 12 so teuer macht, ist ja die Tatsache, dass man mit der Erhöhung der Schallschutzwände nicht auf die bestehenden aufsetzen kann, sondern der maßgebliche

Punkt ist, dass die V 12 technisch quasi wie ein Neubau behandelt wird – man muss das wegmachen, was vorhanden ist, und muss komplett neu hochziehen –, was die hohen Kosten ausmacht. Wenn man aber diesen Ansatz wählt, müsste man konsequenterweise auch bei der V 07 die Kosten für den vorhandenen Lärmschutz mit einpreisen. Denn bei der V 12 würde der Abbruch, soweit notwendig, plus die komplette Neuerrichtung betrachtet.

Dann stellt sich die Frage, ob das überhaupt zwei vergleichbare Fälle sind, ob man die dann so berücksichtigen muss, mit der Konsequenz, dass die V 07 von den Kosten her teurer ist, als sie zumindest bisher ist. Denn wir müssen ja irgendwie eine einheitliche Regelung hinbekommen. Darauf zielte auch die Frage von Herr Gummer; so habe ich es zumindest verstanden.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Im Grunde ist es, denke ich, der Versuch, Vergleichbarkeit herzustellen, indem gleiche Kostengrundlagen zugrunde gelegt werden, egal, ob das Investitionen sind oder irgendwie andersgeartete Aufwendungen, die im Laufe der Jahre anfallen, beispielsweise für das „BüG“. Ich weiß nicht, wie Sie das kalkuliert haben. Das scheint sowieso noch ein eigenes Thema zu sein.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Wenn Sie sich erinnern, Herr Gummer: Wir hatten ganz am Anfang eine Präsentation dazu, wie wir technisch die vorhandenen Schallschutzwände modifizieren können, um in die Höhe zu kommen. Da gab es Varianten, bei denen wir aufgeständert haben. Ab einer gewissen Höhe mussten wir nach hinten abfangen. Diese Kosten sind eingeflossen.

Aber – Herr Lohr sucht es gerade – ich meine, Abbruch gab es eher weniger in diesen Bereichen. Da ging es nur darum: Brauchen wir nach hinten eine Abfangung in das Gartenbaugelände? Da haben wir darüber diskutiert, ob wir das in Anspruch nehmen können oder nicht. Die Kosten, die in dieser Studie herauskamen, waren Bestandteil für die Kosten-Nutzen-Untersuchung.

Herr Oberbürgermeister Gummer (Stadt Hockenheim):

Ich glaube, mich erinnern zu können, dass sehr wohl schon von Abbruch die Rede war, weil es ab einer gewissen Größenordnung – so meine Erinnerung – nicht möglich wäre, aufzuständern, sondern eigene Bauwerke errichtet werden müssten. Aber die Größenordnung kann ich selbst nicht mehr aus der Erinnerung abrufen.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Die ganzen Kostenansätze sind ja in den Gutachten. Macht es Sinn, dass wir das jetzt suchen, dass wir versuchen, dort noch einmal hineinzudenken, einzulesen, oder wollen wir das, wenn es noch Bedarf gibt, auf schriftlichem Weg austauschen? Da haben wir noch separate Gutachten, die relativ umfangreich sind und die extrem kleinteilig einzelne

Abschnitte in Bezug auf die Bauformen unterschiedlich bewerten und dann individuelle technische Lösungen ergeben haben. Beide Möglichkeiten sind in Ordnung.

RA Frau Fridrich:

Man kann es natürlich auch schriftlich machen. Aber ich meine, dieser Ansatz ergab sich aus dieser Machbarkeitsstudie aus 2010, in der geprüft wurde, wie man es technisch umsetzen kann, wobei das Ergebnis war, V 12 ist möglich. Da waren durchaus unterschiedliche Varianten enthalten. Ich glaube, da war auch das Thema des Abbruchs enthalten, wobei eine Aufstockung bis, glaube ich, 4,5 m überhaupt drin war. Da kann man gern noch einmal schauen.

Fakt ist: Wenn man bei der V 12 den teilweisen Neubau dieser kompletten Maßnahme sieht, aber auch bei der V 7 die Schutzwirkung berücksichtigt, die das Vorhandene hat, müsste man die Kosten auch irgendwie einpreisen, zumindest gedanklich. Aber das können wir auch noch einmal im schriftlichen Verfahren. Ich habe damit kein Problem. Denn bis wir das herausgesucht haben, geht vielleicht noch einmal eine halbe Stunde ins Land. Ich weiß nicht, ob das sehr zielführend wäre.

Herr Baßler (Vorhabenträgerin):

Den Ansatz kann ich verstehen; der hat schon eine innere Logik. Deshalb macht es Sinn, das noch einmal zu prüfen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ich glaube, das ist zielführend, weil das ist ein etwas neuer Aspekt – nicht neu im Vortrag, aber von der Überlegung her. Von daher ist das okay.

Herr Tilch (BISS):

Ich habe vorhin gesagt: Jetzt kommen wir zur Sache. Das habe ich auch so gemeint. Denn es geht ums Geld. Jetzt geht es wirklich ums Geld. Die ganze Zeit geht es hier mit Beträgen hin und her.

(Präsentation „Dieter Vortrag 1“ – Folie 1: Thema: Kosten-Nutzen-Analyse hinsichtlich des PFV Anpassung Schallschutz Hockenheim)

Ich würde gern für diejenigen Bürgerinnen und Bürger, die jetzt noch hier im Raum sind, kurz die Rechtsgrundlage aufzeigen,

(Folie 2: Kosten-Nutzen-Analyse)

und zwar § 41 Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der besagt, dass Absatz 1, in dem es heißt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden sollten, nicht gilt, „soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden“. Dieser Satz führt uns hier zusammen und hat schon zu viel

Schweiß der Edlen geführt. Die berühmte schwäbische Hausfrau würde jetzt fragen, was das alles schon gekostet hat. Aber das ist wahrscheinlich eine rhetorische Fragestellung.

Ich habe auch ein bisschen in meinem Schulwissen gestöbert und bin dann zu dem ökonomischen Prinzip gekommen, dass man mit möglichst geringen Mitteln ein Ergebnis erzielen kann.

Herr Lohr, Sie haben ganz am Anfang heute Morgen vom „wirtschaftlichsten Ergebnis“ gesprochen. Ich denke, das kann man so nicht ansetzen. Es geht hier nicht um das wirtschaftlichste Ergebnis, sondern es geht um das von der Kostenseite her noch zu vertretende Ergebnis. Das ist, denke ich, kleine Wortklauberei, sondern das bedeutet, dass dem Verursacher – sprich: in diesem Fall dem Vorhabenträger Deutsche Bahn – durchaus zugemutet wird, höhere Kosten bis zur Grenze der Zumutbarkeit zu übernehmen, wenn Schäden zu vermeiden sind.

(Folie 3: Erläuterungen)

Die „Unverhältnismäßigkeit der Kosten zum Schutzzweck“ ist ein sogenannter unbestimmter Rechtsbegriff. Darüber streiten sich auch die Gelehrten. Vorhin war auch die Frage aus dem Plenum: Was heißt das eigentlich? Man findet nirgends einen echten Anhaltspunkt, sondern das bestimmt dann der Einzelfall.

Es wurde viel über Schallschutzwände, „Besonders überwachtes Gleis“, also die sogenannten aktiven Maßnahmen, gesprochen und dann auch über die passiven Schallschutzmaßnahmen, wobei das rechtlich gesehen keine Schutzmaßnahmen sind, sondern es geht hier um Entschädigung. Das sollte man, denke ich, nicht ganz aus den Augen verlieren. Vorhin hat XXXX Einwender 10 geschildert, XXXXXXXXXXXXXX XXXX. Da kommt man mit Schallschutzfenstern und speziellen Lüftern. Dafür hat die Deutsche Bahn bis zu 2 000 € angesetzt. Meinen Sie pro Schutzfall oder pro Wohneinheit? Da gehen die Angaben auseinander. Manchmal heißt es „Schutzfall“, manchmal heißt es „Wohneinheit“. Ich denke, Sie gehen von Wohneinheiten aus, bzw. mit „Schutzeinheiten“ meinen Sie Wohneinheiten.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Grundsätzlich muss man sagen, was ein Schutzfall gegenüber einer Wohneinheit ist. Ein Schutzfall ist eine Wohneinheit mal zwei, wenn beide Grenzwerte überschritten sind. So ist die Definition. Das heißt, die Überschreitung des Tagesgrenzwerts ist ein Schutzfall, und die Überschreitung des Nachtgrenzwerts ist ein Schutzfall.

Wenn Sie das Ganze auf den passiven Schallschutz herunterbrechen, können Sie davon ausgehen, dass es sich um eine Wohneinheit handelt, weil es erstens in den wenigsten Fällen Überschreitungen am Tag gibt und zweitens Lüfter sowieso am Tag so gut wie nie zum Tragen kommen. Das heißt, am Tag wird es so gut wie keine passiven Maßnahmen

geben, außer Entschädigungen für den Außenwohnbereich. Die sind aber so gering, dass sie in der Summe wiederum nicht ins Gewicht fallen. Das nur zur Erläuterung.

Herr Tilch (BISS):

Das Problem dabei ist gerade, dass diese Entschädigungen sehr kurz greifen. Sie greifen nicht die Wertverluste auf.

(Herr Lohr [Vorhabenträgerin]: Doch! Das ist so!)

– Das ist so. Da stimmen Sie mir zu. – Das Bundesverwaltungsgericht hat sie aber in einem Urteil von 2009 durchaus mit einbezogen.

(Zuruf des Herrn Osthoff [Vorhabenträgerin])

– Doch. Das kann ich Ihnen zeigen, Herr Osthoff; das habe ich da: Urteil des 9. Senats. Aber das können wir vielleicht nachher einmal anschauen. – Also: Ich bin der Meinung, dass ein zu erwartender Wertverlust durchaus mit einzubeziehen ist.

Ich überblättere jetzt einiges; denn wir haben schon relativ viel behandelt.

(Folie 10: Es geht um den Vergleich)

Zur Erläuterung: Bei dem Vorschlag der V 07 geht es um das „Besonders überwachte Gleis“ ohne weitere aktive Maßnahmen und bei der V 12 um das „Besonders überwachte Gleis“ und die Erhöhung der bestehenden Wände auf bis zu 8 m. Das Erste ist der Vorschlag von Ihnen, der Deutschen Bahn, das Zweite ist die Variante, die Hockenheim – in Vertretung die Stadt Hockenheim – im Moment in den Vordergrund stellt.

Sie haben vorhin gesagt, Herr Lohr – das hat mir gefallen –: „Das ist meine private Meinung. Ich gebe keine 10 Millionen € aus.“ Das hat mir deshalb gefallen, weil ich das Gefühl gehabt habe, da stehen Sie dahinter: „Das ist meine ganz persönliche Meinung.“ Die Art der Äußerung hat mir gefallen, die Aussage der 10 Millionen € hat mir nicht so gefallen.

(Herr Lohr [Vorhabenträgerin]: Das ist ja klar!)

Denn das greift ein bisschen kurz. Wir dürfen nicht auf die absoluten Zahlen abheben; Frau Fridrich hat es vorhin schon einmal erwähnt. Vielmehr geht man in der Rechtsprechung – wenn ich mir anschau, was ich da so gefunden habe – von den Kosten pro Schutzfall aus. Diese Erhöhung – wie es auch in der Erwiderung der Deutschen Bahn steht – auf das 2,7-Fache ist zwar rechnerisch richtig, ist aber, denke ich, von der Argumentation her nicht zulässig. Vielmehr muss man davon ausgehen, was jeder weitere Schutzfall kostet.

Schauen wir uns die Kosten für den weiteren Schutzfall an.

(Folie 11: Ermittelte Kosten und gelöste Schutzfälle:
„es geht immer ...“)

Da kommt man für die V 07 auf Kosten von 5 514 €. Bei der V 01 – das ist der Bestand – wird von 0 € ausgegangen. Sie haben ja selbst gesagt: „Wir können das nicht nachvollziehen“ oder „Wir können nicht verwertbare Daten liefern, wie das damals war, wie das damals gewesen sein könnte“. Deswegen hat man das ja außen vor gelassen. Sie haben aber vorhin auch gesagt: „Wir haben es rausgelassen, damit die Kosten nicht so hoch werden.“ Sie lassen es außen vor, weil es nicht wirklich verwertbar, nachvollziehbar ist.

Die Kosten für die V 12 würden bei etwa 7 600 € liegen.

Wir kommen bei der V 07 auf gut 1 000 gelöste Schutzfälle – wobei wir die Frage, ob es wirklich gelöst ist, schon diskutiert haben – und bei der V 12 auf etwa doppelt so viele.

Ich habe einmal ausgerechnet: Im Vergleich zur V 01 – das war die allererste Variante – kommen Sie auf 212 % mehr gelöste Schutzfälle bei der V 07 und auf über 300 % mehr gelöste Schutzfälle bei der V 12. Das ist nur eine rein mathematische Geschichte.

(Folie 12: Ermittelte Kosten und gelöste Schutzfälle: „Differenz V 12
zu V 07 ...“)

Interessanter wird es, denke ich, wenn man die V 07 und die V 12 vergleicht, und zwar nicht ausgehend von den absoluten Summen, sondern von den Steigerungen. Wenn ich jetzt die V 12 mit der V 07 vergleiche, komme ich auf eine Kostensteigerung pro gelöstem Schutzfall von gut 2 000 €; das ergibt ungefähr 37, 38 %. Wenn ich jetzt noch mit einbeziehe, was Frau Fridrich sagte, also dass es vielleicht 200 Schutzfälle mehr sind, dann würde sich das noch einmal reduzieren. Aber da gibt es ja auch unterschiedliche Auffassungen. Sie sagten ja, Sie könnten dem so nicht ganz folgen.

Bleiben wir einmal bei den 37,8 bzw. knapp 38 %. Das ist die Steigerung der Kosten. Dem stehen rund 100 % mehr gelöste Schutzfälle gegenüber. Ich denke, wir sollten das nicht aus den Augen verlieren.

Zu sagen: „10 Millionen €, das ist uns zu viel“, heißt letztendlich, es ist Ihnen zu viel, 10 Millionen € für etwa 4 000 Menschen auszugeben. Ich unterstelle Ihnen jetzt nicht, dass Ihnen das egal ist. Aber ich denke, man muss einfach auch einmal von den blanken Zahlen wegkommen und muss – das wurde ja schon mehrfach erwähnt – auch zu den Menschen hinkommen, die das betrifft. Da stellt sich die Verhältnismäßigkeit für mich ein bisschen anders dar, als wenn man nur die blanken 10 Millionen € in den Blick nimmt.

(Folie 15: Verzinsung)

Ich will jetzt einen kleinen Sprung machen und habe einmal eine ganz andere Frage: Wissen Sie, wie hoch der Durchschnittszinssatz für Bundesanleihen in den letzten gut 20 Jahren war? Er lag bei 3,98 %; ich habe es nachgelesen. Was hat das mit uns zu tun? Zunächst scheinbar gar nichts. Aber ich habe einmal eine sehr wagemutige Behauptung: Die V 07 kostet 5,8 Millionen €. Wenn die Deutsche Bahn – also nicht Sie, sondern Ihr Finanzvorstand – das Ganze auf die hohe Kante legt und in den nächsten 20 oder 40 Jahren zu 3 % verzinst, kann sie aus den Zinsen locker das „Besonders überwachte Gleis“ finanzieren. Sie hat sogar noch etwas übrig, sie macht Gewinn.

(Zuruf des Herrn Lohr [Vorhabenträgerin])

– Wie gesagt: Es ist eine gewagte Rechnung.

(Herr Lohr [Vorhabenträgerin]: Die Kosten sind doch schon eingerechnet!)

– Die Kosten sind 140 000 €; das habe ich, mehr habe ich nicht. Sie sagen, das kostet 140 000 € – übrigens pro Jahr; damit wären wir schon einmal bei diesen 5,8 Millionen €, die angesetzt sind. Die erstrecken sich ja auf 40 Jahre. Ist das korrekt? Wenn Sie 5,8 Millionen durch 140 000 dividieren, kommen Sie auf ungefähr 41 Jahre. Dieses Geld geben Sie nicht heute aus, Sie geben es nicht morgen aus, Sie geben es in 40 Jahren aus. Ob es dann wirklich ausgegeben wird, wissen Sie nicht und wissen wir nicht; wahrscheinlich sind wir bzw. die, die das zu entscheiden haben, dann nicht mehr an dieser Stelle. Wenn ich sehe, was in den letzten 35 Jahren passiert ist, zweifle ich ein bisschen, ob das die Deutsche Bahn 40 Jahre durchhalten kann.

Was ich damit sagen möchte, ist: Die V 07 ist auch aus meiner Sicht deshalb schwer haltbar, weil ich die Rechnung „auf 40 Jahre verteilt jährlich 140 000 €“ nicht nachvollziehen kann. Ich kann mir im Moment nicht vorstellen, dass die Rechnung, die Sie da aufmachen, wirklich so ist, wie sie dasteht. Vor allem ist sie meiner Ansicht nach nicht mit einer anderen Variante wie z. B. der V 12 vergleichbar. Denn da müssen dann wirklich Geld in die Hand nehmen; bei der V 07 müssen Sie meines Erachtens nicht so arg viel Geld in die Hand nehmen.

Trotzdem bleibe ich dabei: Eine Verzinsung von 3 % erscheint heute zwar illusorisch, aber auf 30, 40 Jahre gesehen kann das schon einmal vorkommen.

Danke.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Zum Thema Verhältnismäßigkeit sehe ich keine Wortmeldungen mehr. Wir haben zugesagt, dass wir zu diesem Aspekt, der von Ihnen, Frau Fridrich, angesprochen war – das wird ja im Protokoll festgehalten –, auf jeden Fall noch einmal eine Stellungnahme bekommen. Wir

schauen, dass wir relativ schnell aus dem Protokoll herausbekommen, was im Einzelnen angefordert wird; aber das lässt sich dann leicht machen. Ich denke, dass wir damit und auch mit dem, was schriftlich vorgetragen ist, wirklich umfassend die Aspekte für die Abwägung zusammenhaben. Es wird dann nicht ganz einfach sein, die Dinge zu bewerten, aber die Argumente sind für heute insoweit ausgetauscht, wie ich das beurteile.

Wir sind immer noch beim Thema Lärmschutz. Sie helfen mir wie immer an diesem Tag weiter. Bei den verschiedenen Punkten, die wir jetzt dazu angesprochen haben, gab es Überschneidungen im Wechsel zwischen den Spiegelstrichen. Deswegen die Frage: Was ist aus Ihrer Sicht noch zu den Fragen des Lärmschutzes ergänzend zu dem, was wir bisher erörtert haben, noch anzusprechen? Es geht ja um Ihre Stellungnahmen und Einwendungen. Wir haben uns über die Prognose, über die Verhältnismäßigkeit unterhalten. Der Schienenbonus war da noch eine Frage. Angesprochen wurden auch die Schallschutzwände, das „Besonders überwachte Gleis“ und sonstige Gesichtspunkte wie gesundheitliche Beeinträchtigungen, die Fenster, gewerbliche Nutzung, weiter gehende Lärmschutzmaßnahmen, innovativer Lärmschutz, Messungen statt Berechnungen.

Nach meinem Eindruck sind also Themen alle angesprochen worden. Dennoch die Frage: Gibt es dazu noch etwas anzumerken? – Das ist nicht der Fall. Dann würde ich den Bereich Lärmschutz verlassen und zu **Punkt 7** kommen:

Sonstiger Immissionsschutz

Da waren insbesondere Erschütterungen und Gebäudeschäden von zahlreichen Einwendern angesprochen. Möchte jemand zu diesem Gesichtspunkt „Erschütterungen, Gebäudeschäden“ etwas ausführen oder noch verdeutlichen oder vertiefen, ergänzend zu dem, was bisher schriftlich vorgetragen wurde? – Herr Gotthardt.

Herr Gotthardt (BISS):

Wir, die Bürgerinitiative, haben seitens der XXXXXXXXXXXXXXX eine Vollmacht bekommen. XXXXXXXXXXX hat den Kommentar geschrieben, dass die Gläser in XXXX Wohnzimmerschrank wackeln. Bahntechnisch gesehen, sind wir dem Haus entfernungsmäßig vorgelagert. Wir konnten es auch schon vereinzelt feststellen, wenn ein Zug durchfährt und die Gläser aneinanderstoßen, dass es über die Gläser vibriert.

Herr Lohr hat vorhin ausgeführt, wenn es zu Schäden an Gebäuden kommt, könnte man in den Gebäuden nicht mehr leben, allein schon von der Erschütterung her gesehen. Das kann ich letztendlich nicht beurteilen. Das kann eigentlich nur ingenieurmäßig abgeklärt werden.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Möchte sich der Vorhabenträger zu diesen Gesichtspunkten noch äußern?

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich sage nicht grundsätzlich etwas, nur damit ich es sage. Wir haben es eigentlich deutlich gemacht: Durch das Abrücken der Trasse von der ursprünglichen Lage haben wir die Situation mit Sicherheit nicht verschlechtert, sondern verbessert.

Ich bestreite nicht, dass Erschütterungen spürbar sind. Aber wenn wir einen Neubau unterstellen, gehen wir im Augenblick dann von Schutzansprüchen aus, wenn sich die Erschütterungen – die Vorbelastung ist hinzunehmen, sagt die Gerichtsbarkeit – mindestens deutlich spürbar erhöhen, um es vereinfacht auszudrücken. Da liegen wir im Augenblick bei einer Größenordnung von 25 % mehr. Das ist bei dieser Abrückung, die hier stattgefunden hat, über den Mehrverkehr definitiv nicht möglich.

Zum Zweiten: Gebäudeschäden kann ich mir bei diesem Abstand definitiv nicht vorstellen. Gebäudeschäden, die auf Erschütterungen von Bahnverkehr zurückzuführen sind, sind so gut wie auszuschließen, unabhängig davon, ob das Inhalt unseres Antrags war, einfach zur Feststellung, was denn sein kann.

Ich würde grundsätzlich sagen: Es kann sein, dass man in bestimmten Bereichen Erschütterungen spürt, aber daraus sehe ich im Augenblick keine Möglichkeit, einen Anspruch abzuleiten, wie auch immer der geartet sein mag.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Ein Hinweis aus Sicht der Anhörungsbehörde, wie sich das für uns gegenwärtig darstellt: Da wir davon ausgehen, dass es sich um eine Maßnahme handelt, die auf der Grundlage der Protokollerklärung des Verwaltungsgerichts beruht, in der es um den Lärmschutz geht, ist aus unserer Sicht nicht Gegenstand, die Maßnahme so zu behandeln, wie wenn es insgesamt ein Neubau wäre, sondern bezogen auf den Lärmschutz, um den es hier letztendlich in der ursprünglichen Zusage ging. Das würden wir als Verfahrensgegenstand betrachten, sodass der Erschütterungsschutz durchaus nicht ganz unbeachtlich wäre, sich aber möglicherweise auf Dinge bezöge, die gerade auf der jetzigen Maßnahme – sprich den ergänzenden baulichen Maßnahmen, die durchgeführt werden – beruhen könnten, also im Zuge möglicher baulicher Maßnahmen der Errichtung einer Schallschutzwand oder sonstiger Dinge, die jetzt aus der konkreten Maßnahme kämen.

Das ist unsere gegenwärtige Einschätzung als Anhörungsbehörde, die ich einfach nur zur Kenntnis geben möchte. Wenn Sie da auch andere Sichtweisen hätten, könnten Sie das gern äußern. Der Vorhabenträger hat es in seinen Stellungnahmen im Ergebnis so dargestellt. Wenn Sie da andere Auffassungen vertreten, steht es Ihnen unbenommen, da noch etwas nachzutragen. Aber ich wollte Sie nicht im Unklaren lassen, wie wir das im Moment von der Frage des Erschütterungsschutzes her einschätzen. Nichtsdestotrotz haben wir es zum Gegenstand gemacht, weil auch die allgemeinen Ausführungen dazu, wie es vom Betrieb her eingeschätzt wird, nicht ganz unbeachtlich sind.

Erschütterungen und Gebäudeschäden wurden jetzt angesprochen. Gibt es zum Thema „Sonstiger Immissionsschutz“ noch Fragen und Anmerkungen? – Dann können wir diesen Punkt verlassen und zu **Punkt 8** übergehen:

Sonstige Umweltbelange (insbesondere Naturschutz, Bodenschutz/Altlasten)

Dazu gab es eine Stellungnahme. Diese ist, glaube ich, aber auch abgehandelt. Einwendungen lagen dazu nicht vor. Nichtsdestotrotz frage ich nach Wortmeldungen. – Ich sehe dazu keine Wortmeldungen. Dann schließe ich diesen Tagesordnungspunkt ab.

Wir kommen zu **Punkt 9**:

Sonstige Betroffenheiten

Da haben wir uns lediglich eine Stellungnahme der Deutschen Bahn selbst zu einem Kabelschacht notiert. Aber das ist geklärt, wie ich das beurteile. Die Vertreter waren auch zu diesem Termin eingeladen, haben aber keine Veranlassung gesehen, an diesem Termin teilzunehmen.

Sonstige Einwendungen habe ich mir dazu nicht notiert.

Gibt es dazu Anmerkungen? – Ich vermag keine zu erkennen, sodass ich diesen Tagesordnungspunkt abschließe.

Wir kommen zu **Punkt 10**:

Sonstiges

Da hatte ich mir nur eine Stellungnahme des VRN zur Abstimmung mit dem VRN notiert, aber das ist offensichtlich auch zugesagt worden. Auch von dieser Seite wollte an diesem Termin niemand teilnehmen. Ich gehe davon aus, dass dieser Punkt insoweit auch geklärt ist.

Ich will abschließend fragen: Gibt es Sonstiges, was an dieser Stelle noch angemerkt werden soll/kann/muss?

Herr Osthoff (Vorhabenträgerin):

Noch ein Hinweis zum Protokoll: Sie wollten das im Internet veröffentlichen. Ich würde darum bitten, dass wir das vorher zur Stellungnahme bekommen – nicht dass da missverständliche oder entstellende Äußerungen drin sind. Ich denke, das wird die Stadt Hockenheim ähnlich sehen.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Das wird ein stenografisches Protokoll. Es kann gerne auch Protokollberichtigung beantragt werden. Aber ich bin einmal ganz mutig und sage: Wenn ich das Protokoll gemacht hätte, hätte ich Ihnen das sofort zugesichert, aber bei solchem professionellen Sachverstand wird es da, denke ich, keine Probleme geben, dass das, was gesprochen wurde, erfasst worden ist. Dass der eine oder andere dann Schlussfolgerungen aus einzelnen Dingen, die man da im Laufe des Tages von sich gegeben hat, zieht, das ist ohnehin nicht zu verhindern und muss auch nicht verhindert werden.

Ich bin also nicht unbedingt dafür, dass man vorher Protokollabstimmungen von Aussagen machen muss, die mehr oder weniger fast wörtlich festgehalten werden. Daher sehe ich nicht unbedingt eine Veranlassung dazu.

Was die Frage angeht, ob man überhaupt mit Namensnennung auftaucht, hatte ich am Anfang gesagt: Wer nicht damit einverstanden ist, dass sein persönlicher Name erwähnt wird, möge uns dies zur Kenntnis geben. Ich gehe davon aus, das betrifft nur die Privateinwender. Dass Behördenvertreter und auch die Stadt damit kein Problem haben, das unterstelle ich einfach einmal. Wir stehen da ohnehin in der Öffentlichkeit. Daher habe ich damit überhaupt kein Problem, der Vorhabenträger wahrscheinlich auch nicht.

Herr Lohr (Vorhabenträgerin):

Ich möchte auf das, was Herr Osthoff gesagt hat, noch einen draufsetzen: Wenn Sie meinen, wir sollen nicht mehr drüberschauen, ist das kein Thema. Aber ich habe trotzdem die Bitte an Sie – mehr nicht –, einfach noch einmal hausintern zu prüfen, ob das in Ordnung ist. Ich persönlich – das ist mein persönliches Statement – halte es weder durch das Gesetz noch durch sonstige wie auch immer begründete Vorgaben für gerechtfertigt, ein Protokoll von einem Erörterungstermin, selbst wenn der – – Einsehen kann es jeder. Was da mit ihm passiert, haben wir sowieso nicht mehr in der Hand. Die Frage ist, ob es der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann und soll. Ich habe da meine Bedenken. Ich will sie nur äußern. Das ist meine ganz persönliche Meinung an dieser Stelle. Ich habe die Bitte: Prüfen Sie es einfach noch einmal in Ihrem Haus mit der Öffentlichkeitsabteilung ab. Sollte ich falsch liegen, dann machen Sie, was Sie für richtig halten. Ich persönlich meine, dass es nicht in Ordnung ist. Aber das nur einmal am Rande. Ich verweise auf den Persönlichkeitsschutz und Ähnliches, unabhängig davon, was wir hier haben. Das nur als gedanklicher Ansatz.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Das werden wir sicher auch noch einmal überdenken. Ich kann aber dazu sagen, dass auch in anderen Bereich dazu übergegangen wird, diese Dinge auch im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung weitgehend mit einzustellen, und dass es bisher zu keinen Problemen geführt hat. Das einfach nur als Anmerkung dazu.

Gibt es sonstige Anmerkungen?

(XXXX Einwender 1 [Einwender]: Da muss ich mich doch noch einmal melden!)

– Ja, XXXX Einwender 1.

XXXX Einwender 1 (Einwender):

Wie stellen Sie im Fall der Nichtveröffentlichung sicher, dass die Einwender bzw. die Betroffenen vom Protokoll Kenntnis bekommen? Bzw.: Wenn der Vorhabenträger oder die Stadt oder andere Änderungswünsche beantragen, dann hätte ich gern, dass diese zumindest einmal den Betroffenen entsprechend zugänglich gemacht werden.

Verhandlungsleiter Herr Maiwald:

Im Grunde genommen kann das Protokoll angefordert werden, wenn es nicht eingestellt ist.

(XXXX Einwender 1 [Einwender]: Oder halt über BISS!)

Dann wären wir eigentlich am Ende. Auch diese Formulierung ist jeglicher Interpretation zugänglich.

Ich weiß, es ist für alle Beteiligten eine gewisse Zumutung, solche komplexen Fragen mit vielen Verästelungen in teilweise technischen und auch anderweitig manchmal nur schwer verständlichen Dingen an einem langen Tag zu erörtern, zu dem viele dann auch noch freigenommen haben, um hier anwesend zu sein. Ich bitte um Nachsicht, dass ein solches förmliches Anhörungsverfahren natürlich teilweise eine sehr trockene Materie ist.

Ich danke aber allen, gerade denen, die noch da sind, dass wir – das gehört sich meines Erachtens bei so einem Verfahren – intensiv, teilweise auch hitzig – in anderen Sälen, in Parlamenten geht es teilweise noch hitziger zu; von daher war alles, glaube ich, in einem sehr angenehmen, sachlichen und moderaten Rahmen – erörtert haben. Aus meiner Sicht hat diese Diskussion noch Nuancen und ganz gute Aspekte erbracht.

Ich kann als Vertreter der Anhörungsbehörde – ich sage einmal aus meiner Sicht: leider – niemandem etwas zusichern, sondern nur sagen, dass wir die Themen angemessen behandeln werden und unseren Bericht dann an das Eisenbahn-Bundesamt abgeben werden.

Ich danke Ihnen noch einmal für die Geduld und für die Bereitschaft, hier sachlich mitzudiskutieren.

(Beifall)

Nur noch eine Anmerkung zum Schluss: Damit ist die Erörterung beendet. Das heißt, dass morgen oder übermorgen keine Erörterungsverhandlung mehr stattfinden wird, sondern die Erörterung ist mit dem heutigen Tag zum Abschluss gekommen. So viel der guten Ordnung halber. Wir haben die Themen heute ausdiskutiert, jedenfalls im Rahmen dieser Erörterung. Nochmals vielen Dank.

(Schluss: 21:10 Uhr)

Die Protokollführer:
