

Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Anpassung Schallschutz Hockenheim

Karlsruhe, den 24.11.2015

Az.: 24-3824.1-3/271



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
I.	Sachverhalt	7
1.	Vorhaben	7
1.1	Ausgangslage	7
1.2	Geplanter Zustand	8
1.3	Zielsetzung	9
2.	Vorgeschichte	9
3.	Verfahrensablauf	13
3.1	Screening	13
3.2	Anhörung	13
3.3	Planänderungen	16
II.	Umweltverträglichkeitsprüfung	16
1.	Schutzgut Boden	16
2.	Schutzgut Wasser	17
3.	Schutzgut Klima	17
4.	Schutzgut Tiere und Pflanzen	17
4.1	Avifaunistische Untersuchung	17
4.1.1.	Untersuchungsgebiet	17
4.1.2	Vorkommen relevanter Arten	17
4.1.3	Artenschutzrechtliche Einschätzung	18
4.2	Erfassung der Zauneidechse	18
4.2.1.	Untersuchungsgebiet	18
4.2.2	Vorkommen	19
4.2.3	Artenschutzrechtliche Einschätzung	19
4.3	Gesamtbetrachtung	19
5.	Schutzgut Landschaftsbild und Erholung	20
6.	Gesamtbeurteilung	21
III.	Rechtliche Würdigung	21
1.	Formell	21
2.	Materiell	24
2.1	Planrechtfertigung	24
2.2	Naturschutzrecht	26
2.2.1.	Eingriff in Natur und Landschaft	26

2.2.2.	Artenschutz	28
2.3	Immissionsschutzrecht	28
2.3.1	Lärmimmissionen	28
2.3.1.1	Verkehrslärm	30
2.3.1.1.1	Methodik der Lärmermittlung	30
2.3.1.1.2	Lärmbelastung durch den Schienenweg	31
2.3.1.1.2.1	Allgemeines	31
2.3.1.1.2.2	Bewertungsgrundlagen	33
2.3.1.1.2.3	Verhältnismäßigkeitsprüfung	44
2.3.1.1.3	Gesamtlärmbelastung	74
2.3.1.2	Lärm in der Bauphase	75
2.3.2	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	76
2.3.3	Luftschadstoffe	77
2.4	Abfall- und Bodenschutzrecht	77
2.5	Planungsalternativen	79
2.6	Eigentum	79
2.7	Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und sonstigen Stellen	80
2.7.1	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis	80
2.7.1.1	Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz	80
2.7.1.2	Wasserrechtsamt	80
2.7.1.3	Amt für Landwirtschaft und Naturschutz (Untere Landwirtschaftsbehörde)	82
2.7.2	BUND, LNV, NABU	82
2.7.3	Deutsche Bahn	82
2.7.4	Verkehrsverbund Rhein-Neckar	83
2.8	Einwendungen	84
2.8.1	Stadt Hockenheim	84
2.8.1.1	Allgemeines	84
2.8.1.2	Betroffenheit	84
2.8.1.2.1	Planungen	85
2.8.1.2.2	Städtisches Eigentum	87
2.8.1.2.3	Städtische Einrichtungen	92
2.8.1.2.4	Vereinbarung vom 08.12.1976	96
2.8.1.3	Verfahrensfragen	97
2.8.1.4	Inhaltliche Fragen	100
2.8.1.4.1	Schallschutzgarantie	101
2.8.1.4.2	16. BImSchV	101

2.8.1.4.2.1	Grenzwerte, Schienenbonus	101
2.8.1.4.2.2	Maximalpegel	101
2.8.1.4.2.3	Lärmsummation	102
2.8.1.4.2.4	Eingabedaten	102
2.8.1.4.2.5	Aktiver Schallschutz	105
2.8.1.4.2.6	§ 41 Abs. 2 BImSchG	107
2.8.1.4.2.7	Passiver Schallschutz	110
2.8.1.4.2.8	Sonstiges	110
2.8.2	Einwender 1 bis 680 (ohne 617 = Stadt Hockenheim)	111
2.8.3	Einwender 681 bis 686	140
2.8.4	Einwender 687 bis 692	141
3.	Gesamtbetrachtung	141
IV.	Vorschlag	146
IV.1	Nebenbestimmungen	146
1.	Naturschutz und Landschaftspflege	146
2.	Artenschutz	149
3.	Immissionsschutz	149
3.1	Allgemeines	149
3.2	Lärm	150
3.2.1	Baulärm	150
3.2.2	Betriebslärm	151
3.3	Erschütterungen	154
3.4	Luft	155
4.	Altlasten/Bodenschutz	155
5.	Wasserschutz	155
6.	Leitungsträger	156
IV.2	Zusagen	156
1.	Schleifen – Garantie	156
2.	Einbeziehung in den passiven Schallschutz	156

Das Regierungspräsidium Karlsruhe gibt aufgrund des § 73 Abs. 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) i.V.m. § 18a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) folgende

Stellungnahme

ab:

I. Sachverhalt

1. Vorhaben

1.1 Ausgangslage

Im Bahnhof Hockenheim sind die Rheintalbahn (Strecke 4020 Mannheim – Rastatt <RTB>) und die Neubaustrecke (4080 <NBS>) Mannheim - Stuttgart miteinander verknüpft. Zwischen den beiden Strecken liegen mittig zwei Überholgleise. Der vorhandene Schallschutz stellt sich im Wesentlichen wie folgt dar:

- Schallschutzwände Strecke 4080

Zwischen ca. km 19,100 und km 21,707 befinden sich östlich der Neubaustrecke Schallschutzwände mit Höhen zwischen 2,0 und 4,5 m über Schienenoberkante (SO). Diese verlaufen gleichzeitig als Mittelwand zwischen den Strecken 4020 und 4080. Die ca. 4,50 m hohe Mittelwand ist zwischen km 19,910 und km 20,030 östlich der Strecke 4080 für Überleitverbindungen zwischen den beiden Strecken unterbrochen und um bis zu ca. 9,50 m nach Osten zur Rheintalstrecke (Strecke 4020) hin versetzt.

- Schallschutzwände Strecke 4020

Zwischen ca. km 19,860 und km 22,800 befinden sich östlich der Rheintalstrecke Schallschutzwände mit Höhen zwischen 1,5 und 5,0 m über Schienenoberkante und einem Abstand von ca. 3,50 m zwischen Gleisachse (Gleis 401) und Vorderkante Schallschutzwand. Die Anlage besteht im Wesentlichen aus zwei Konstruktionen:

- als Schallschutzwand aus Betonelementen mit Bohrpfahlgründung im Regelabstand von 5 m in drei Abschnitten an der Bahn;
- als Winkelstützwand mit Schall absorbierenden Bekleidungen in den Bereichen, in denen die Bahn tiefer liegt als der Ort.

Am Bahnsteig stützt eine Raumgitterwand (Länge ca. 132 m <mit Abwinklun- gen ca. 152 m>, Höhe ca. 5 m über SO) von km 21+658 bis km 21+790 den Geländesprung zum Park- und Ride Parkplatz.

Vor dem Hintergrund einer von der Deutschen Bahn abgegebenen Schallschutzga- rantie (vgl. dazu unter Abschnitt I. 2.) hat der Vorhabenträger geprüft, wie der Schall- schutz im Bereich der Ortslage Hockenheim verbessert werden kann.

1.2 Geplanter Zustand

Geplant ist nunmehr, die im Bahnhofsbereich vorhandene Raumgitterwand mit einer aufgesetzten Schallschutzwand zu ergänzen und auf der Strecke 4020 das „Beson- ders überwachte Gleis“ (BüG) einzuführen.

- Oberhalb der oben beschriebenen Raumgitterwand soll von ca. km 21,658 bis ca. km 21,790 eine 1,5 m hohe Schallschutzwand aus hochabsorbierenden Aluminiumelementen hergestellt werden, so dass sich eine Gesamthöhe von ca. 6,5 m ergibt. Dazu sind u.a. abgewinkelte Pfostenkonstruktionen aus Pro- filstählen auszuführen. Die Gründung soll dabei hinter der Raumgitterwand als Tiefgründung mittels Kleinbohrpfählen erfolgen. Bei dem zwischen dem Kiosk und dem Treppenabgang des Empfangsgebäudes befindlichen Stützbauwerk soll das Gelände durch eine 1,50 m hohe transparente Schallschutzwand er- setzt werden.

- Das BüG im Bereich der Strecke 4020 soll beim
 - Gleis 401 von ca. Bahn-km 19,700 bis ca. Bahn-km 21,405 auf einer Länge von ca. 1.705 m,
 - Gleis 401 von ca. Bahn-km 21,840 bis ca. Bahn-km 23,200 auf einer Länge von ca. 1.360 m,
 - Gleis 402 von ca. Bahn-km 19,700 bis ca. Bahn-km 21,405 auf einer Länge von ca. 1.705 m,
 - Gleis 402 von ca. Bahn-km 21,840 bis ca. Bahn-km 23,200 auf einer Länge von ca. 1.360 m,
 - Gleis 403 von ca. Bahn-km 20,700 bis ca. Bahn-km 21,405 auf einer Länge von ca. 705 m,
 - Gleis 403 von ca. Bahn-km 21,840 bis ca. Bahn-km 22,723 auf einer Länge von ca. 883 m,

- Gleis 404 von ca. Bahn-km 20,650 bis ca. Bahn-km 21,405 auf einer Länge von ca. 755 m,
- Gleis 404 von ca. Bahn-km 21,840 bis ca. Bahn-km 22,750 auf einer Länge von ca. 910 m

zur Anwendung gelangen.

Als Baustelleneinrichtungsfläche und Lager für Baustoffe ist ein Teil des Parkplatzes auf DB-eigenem Gelände hinter der Raumgitterwand vorgesehen. Die Zuwegung zur Baustelle soll über das öffentliche Straßennetz erfolgen. Für die Einführung des „Besonders überwachten Gleises“ sind keine baulichen Maßnahmen erforderlich.

Weitere Einzelheiten können dem Erläuterungsbericht entnommen werden (Planunterlagen: Anlage 1).

1.3 Zielsetzung

Zielsetzung des Vorhabens ist die – auch bauliche – Herstellung von Schallschutz in dem Umfang, der erforderlich wäre, wenn die Anlage neu erstellt würde. Mit dieser Zielsetzung ist – nach Auffassung der Anhörungsbehörde untrennbar – die weitere Zielsetzung verbunden, ein von der Stadt Hockenheim im Jahr 2004 beim VG Karlsruhe gegen die DB Netz AG angestrebtes Klageverfahren wegen – behaupteter – Nichteinhaltung einer von der Deutschen Bahn abgegebenen Schallschutzgarantie **vergleichsweise** und insoweit also **einvernehmlich** zum Abschluss zu bringen (zu dieser Zielsetzung, vgl. „Erwiderung des Vorhabenträgers zur Stellungnahme T 009“ vom 15.08.2013; zur Vorgeschichte, vgl. unter Abschnitt I. 2.).

2. Vorgeschichte

Bei der Rheintalbahn handelt es sich um eine alte Strecke, die sowohl eine überregionale Bedeutung für den Fernverkehr hat, aber auch die Versorgung der Region über den Nahverkehr sicherstellt. Die Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart hat vor allem eine überregionale Bedeutung für den Fernverkehr.

Die Planungen für die Schnellfahrstrecke wurden im Wesentlichen in den 70-er Jahren durchgeführt. Für den Neubau der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart und den Umbau der Rheintalbahn wurde seitens der Deutschen Bundesbahn ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das für die Gemarkungen Hockenheim, Reilin-

gen und Neulußheim im Mai 1976 eingeleitet wurde. Im Laufe des Verfahrens kam es bereits am 08.12.1976 zu einer Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Hockenheim „über die von der Bundesbahn zu übernehmenden, im Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart bereits mehrfach bestätigten Schallschutzgarantien auf Gemarkung Hockenheim“, mit folgendem wesentlichen Inhalt:

- „1. Die Bundesbahn ist grundsätzlich bereit, nachfolgende Schallschutzgarantien zu geben und die entsprechenden Schallschutzmaßnahmen durchzuführen:
 - a) Die Bundesbahn garantiert bei Tag wie Nacht einen Mittelungspegel von 50 dB(A)+ 2 dB(A) sowie einen Maximalpegel von 65 dB(A) (ohne Plustoleranzen), entlang der bestehenden und geplanten Hockheimer Wohngebiete von der Autobahn bis zur Gemarkungsgrenze. Reilingen/Neulußheim in der Höhe bezogen auf eine zweigeschossige Bauweise (7m). Die Werte gelten zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme ohne Einschränkung in bezug auf das verwendete Betriebsmaterial.
 - b) Weil diese Garantien in bezug auf die Hochhäuser nicht eingehalten werden können, nimmt die Bundesbahn dort auf ihre Kosten einen angemessenen Objektschutz vor. Die Bundesbahn garantiert in dieser Hinsicht grundsätzlich, daß sich die Lärmsituation für die Bewohner der Hochhäuser verbessert, verglichen mit den von der Rheintalhahn gegenwärtig verursachten Schallimmissionen.
2. Als Grundlage für Schallberechnungen wird die DIN 18 005 angenommen, sofern in Einzelfragen keine anderen Bezugsgrößen vereinbart wurden.
3.
4. Die Vertragspartner sind sich darüber einig, daß die Gültigkeit der erteilten Zustimmung der Stadt zum Planfeststellungsverfahren von der Einhaltung der Nr. 1 bis 3 durch die Bundesbahn abhängig ist.
5. Zwischen der Neubaustrecke und der verlegten B 36 wird gemäß den Planfeststellungsunterlagen ein Schallschutzwall vorgesehen.
.....
6. Die Vertragspartner sind sich darüber einig, daß im Planungsbereich 2c keine Schallschutzmaßnahmen für die Gemarkung Hockenheim vorgesehen sind, da sich in diesem Bereich zwei Auto-

bahnen, eine Bundesstrasse sowie eine Landstrasse befinden und ein spezieller Schallschutz weitgehend wirkungslos wäre.

7. Auf eine Tieferlegung der Gradienten der NBS um 1 Meter wird aus folgenden Gründen verzichtet:
 - a) Nach übereinstimmender Aussage der schalltechnischen Gutachter tritt keine Verbesserung der Schallimmissionen ein.
 - b) Durch Verringern des Lichtraumprofils um 1 Meter können im Bereich der Ortsbebauung die Kreuzungsbauwerke der Straßen ohnedies um 1 Meter tiefergelegt werden. (Nord, Mitte und Süd).
8.
9. Das Ergebnis dieser Vereinbarung geht in das Planfeststellungsverfahren ein.“

Das Planfeststellungsverfahren mündete in den Planfeststellungsbeschluss „NEUBAUSTRECKE MANNHEIM - STUTTGART NBS - KM 18,183 - 23,291 PLANFESTSTELLUNGSBEREICH 3a GEMARKUNGEN HOCKENHEIM, REILINGEN, NEULUSSHEIM“ der Deutschen Bundesbahn Bundesbahndirektion Karlsruhe vom 24.11.1981. Dort heißt es unter „III. Festlegungen“ u.a.:

„Die Vereinbarung mit der Stadt Hockenheim vom 8.12.1976,
werden von der DB eingehalten
.....“

Auf der Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses wurden im Bereich der Ortsdurchfahrt von Hockenheim auf Grund der weitgehenden Parallellage der beiden Strecken die beiden Strecken neu errichtet. Dabei wurden diese von der Ortslage abgerückt und tiefer gelegt. Das freiwerdende Gelände zwischen der Ortslage und den neuen Bahnanlagen wurde teilweise aufgefüllt, neu modelliert und im Rahmen der Landesgartenschau im Jahr 1991 neu gestaltet.

Nach Inbetriebnahme der Strecke 1986/1991 war die Stadt Hockenheim der Auffassung, dass die in der o.g. Vereinbarung festgelegten Maßnahmen zum Schallschutz vom Vorhabenträger nicht umgesetzt worden waren. Im Anschluss daran kam es über Jahre hinweg zu einer Reihe von Besprechungen zwischen der Bahn und der Stadt Hockenheim sowie zu zahlreichen schalltechnischen Messungen und Untersuchungen. Nachdem sich im Jahr 2003 die Vertreter der Bahn offenbar auf Verjährung und auf den Wegfall der Geschäftsgrundlage beriefen und die Vereinbarung kündig-

ten, erhob die Stadt Hockenheim am 01.04.2004 Klage vor dem VG Karlsruhe mit dem Antrag:

„ die DB Netz AG zu verurteilen, entsprechend der von ihrer Rechtsvorgängerin im öffentlich-rechtlichen Vertrag vom 08.12.1976 gegenüber der Klägerin übernommene Garantieplichten und entsprechend dieser auch im Planfeststellungsbeschluss vom 24.11.1981 festgelegten Garantieverpflichtung durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass durch den Bahnbetrieb entlang den Hockenheimer Wohngebieten bei Tag und Nacht in einer Immissionsorthöhe von 7 m über Geländeneiveau ein Maximalpegel von $L_{max} = 65$ dB(A) nicht überschritten wird.“

In der mündlichen Verhandlung vor dem VG Karlsruhe am 13.12.2005 hat das VG den Beteiligten – nochmals – Gelegenheit gegeben, die Möglichkeit einer außergerichtlichen Einigung auszuloten. Der Prozessbevollmächtigte der Beklagten gab im Anschluss zu Protokoll:

- „1. Die Beklagte anbietet, binnen eines Jahres Lärmschutzmaßnahmen ermitteln zu lassen für eine 2-geschossige Bebauung, wie wenn die Maßnahmen im klagegegenständlichen Bereich heute planfestzustellen wären.
2. Die Beklagte sagt zu, die Klägerin zeitnah über den Gutachterauftrag, den Fortschritt der Begutachtung sowie das Ergebnis zu informieren.
3. Die Beklagte verpflichtet sich, wenn sich danach planfeststellungsbedürftige Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes als erforderlich erweisen sollten, einen entsprechenden Antrag beim Eisenbahnbundesamt zu stellen.“

Die Beteiligten einigten sich sodann, das gerichtliche Verfahren für ruhend erklären zu lassen, um der Beklagten die Möglichkeit zu geben, das zu Protokoll gegebene Angebot zu erfüllen.

Im weiteren Verlauf legte der Vorhabenträger eine schalltechnische Untersuchung vom 30.05.2007 vor, die seiner Auffassung nach eine Beurteilung der eisenbahnschalltechnischen Situation für die Ortsdurchfahrt Hockenheim gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in Verbindung mit der Schall 03 im Sinne der Nr. 1 des verwaltungsgerichtlichen Protokolls vom 13.12.2005 darstellt. In diesem Zusam-

menhang wurde auch angekündigt beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) einen Antrag auf Planänderung bzw. Planfeststellung zu stellen. In der Folge hatte die Stadt Hockenheim jedoch noch weiteren Klärungsbedarf, der letztlich in unterschiedliche Auffassungen zum erforderlichen Umfang des Schallschutzes im Sinne der Nr. 1 des verwaltungsgerichtlichen Protokolls vom 13.12.2005 mündete.

Nach weiteren, im Sinne einer Einigung, ergebnislosen Gesprächen, hat sich der Vorhabenträger letztlich entschlossen, die in den Planunterlagen so bezeichnete Variante „V07“ zu beantragen. Die Stadt Hockenheim besteht demgegenüber auf der Realisierung **zumindest** der sogenannten Variante „V12“.

Zum Ablauf des anhängigen Verfahrens wird auf die Ausführungen unter Abschnitt I. 3. verwiesen.

3. Verfahrensablauf

3.1 **Screening**

Mit Entscheidung vom 11.12.2012 hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

3.2 **Anhörung**

Am 15.06.2012 beantragte die DB Netz AG die Planfeststellung nach den Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für das Vorhaben „Anpassung Schallschutz Hockenheim“ einschließlich aller dazugehörigen Folgemaßnahmen beim Eisenbahn-Bundesamt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 03.09.2012 das Regierungspräsidium Karlsruhe um Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 18a AEG, § 73 VwVfG gebeten.

Der Antrag auf Planfeststellung hat nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Hockheimer Tageszeitung vom 06.02.2013 in der Zeit vom 18.02.2013 bis einschließlich 18.03.2013 beim Rathaus Hockenheim, Rathausstraße 1, 68766 Hockenheim, Fachbereich Bauen und Wohnen während der gesamten Dienststunden, von Montag bis Donnerstag von 08:00 Uhr bis 16:30 Uhr und Freitag von 08:00 Uhr bis 13:00 Uhr zur Einsicht ausgelegt. Gegenstand der Auslegung waren insgesamt zwei DIN A4 Ordner mit den darin aufgenommenen Anlagen 1. Erläuterungsbericht, 2. Übersichts-

lageplan, 3. Lagepläne, 4. Querschnitt, 5. Bauwerksverzeichnis, 6. Baustellener-schließung und Transportwege, 7. Schalltechnische Untersuchung, 8. Landschafts-pflegerischer Fachbeitrag und 9. Weitere Unterlagen zur Information, bestehend aus Umwelterklärung des Vorhabenträgers, avifaunistischer Untersuchung sowie Erfas-sung der Zauneidechse. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan bis einschließlich 02.04.2013 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe oder beim Bürger-meisteramt Hockenheim erhoben werden konnten und dass später eingehende Ein-wendungen kraft Gesetzes ausgeschlossen sind.

Mit Schreiben vom 14.01. und 12.02.2013 hat das Regierungspräsidium folgende Stellen angehört und um Stellungnahme bis 02.04.2013 gebeten:

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
1	Eisenbahn-Bundesamt	-
2	Landesamt für Geoinformation und Landent-wicklung	keine Einwendungen oder Änderungswün-sche (22.03.2013)
3	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 - Naturschutz Recht	nicht zuständig (19.02.2013)
4	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 56 - Naturschutz und Landschaftspflege	-
5	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis insbesondere zu Amt für Nahverkehr Amt für Feuerwehr und Katastrophenschutz Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz Wasserrechtsamt (zusätzlich geäußert hat sich das Amt für Landwirtschaft und Naturschutz)	Stellungnahme - - (06.03.2013) (19.03.2013) (16.03.2013)
6	Stadt Hockenheim insbesondere zu Fachbereich Bauen und Wohnen Ordnungsamt sowie	

	als ggf. Rechtsbetroffene	Einwendung (28.03.2013)
7	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	-
8	Verband Region Rhein-Neckar	-
9	Arbeitsgemeinschaft „Die NaturFreunde“, Baden	-
10	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz	-
11	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)	gemeinsame Stellungnahme mit LNV und NABU (26.03.2013)
12	Landesfischereiverband (LFV) Baden-Württemberg e.V.	-
13	Landesjagdverband (LJV) Baden-Württemberg e.V.	-
14	Landesnaturschutzverband (LNV) Baden-Württemberg e.V.	gemeinsame Stellungnahme mit BUND und NABU (26.03.2013)
15	Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Baden-Württemberg e.V.	gemeinsame Stellungnahme mit BUND und LNV (26.03.2013)
16	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e.V.	-
17	DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Karlsruhe	Stellungnahme (20.03.2013)
18	Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Stellungnahme (01.03.2013)

Neben der Stadt Hockenheim haben im Rahmen der Offenlage 691 Privatpersonen zum Vorhaben Einwendungen vorgebracht.

Die fristgerecht eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen waren Gegenstand der Erörterungsverhandlung am 30.06.2015 in der Stadthalle Hockenheim. Der Erörterungstermin wurde in der Hockenheimer Tageszeitung vom 21.05.2015 ortsüb-

lich bekannt gemacht. Da mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen gewesen wären, wurde die persönliche Benachrichtigung der Einwender durch eine öffentliche Bekanntmachung in der Hockenheimer Tageszeitung vom 21.05.2015, in der Rhein-Neckar-Zeitung vom 21.05.2015, in der Hockenheimer Woche vom 20.05.2015 und im Staatsanzeiger Baden-Württemberg vom 22.05.2015 ersetzt (§ 73 Abs. 6 Satz 4 und 5 VwVfG).

Wegen des Ergebnisses der Erörterung wird auf das Stenografische Protokoll verwiesen.

3.3 **Planänderungen**

Planänderungen wurden bis zur Abfassung der vorliegenden Stellungnahme nicht vorgenommen.

II. **Umweltverträglichkeitsprüfung**

Mit Entscheidung vom 11.12.2012 hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (vgl. auch unter Abschnitt I. 3.1). Im Rahmen eines landschaftspflegerischen Fachbeitrags, einer avifaunistischen Untersuchung und der Erfassung der Zauneidechse wurden aber dennoch Umweltbetrachtungen vorgenommen. Schalltechnische Maßnahmen und entsprechende Untersuchungen sind ohnehin – einziger – Gegenstand des geplanten Vorhabens. Aus den Umweltbetrachtungen im Übrigen ergibt sich im Wesentlichen Folgendes:

1. **Schutzgut Boden**

Durch die Betonierung der Stützpfeilersockel kommt es bei einer angenommenen Menge von 20 Stützpfeilern zu einem Verlust von Bodenfunktionen im Umfang von ca. 10 m³. Ein dauerhafter Verlust als Vegetationstragschicht ist dagegen nicht zu erwarten. Aufgrund des geringen Umfangs und der anthropogenen Vorbelastungen werden die Folgen des Vorhabens für das Schutzgut Boden als nicht erheblich eingestuft.

2. **Schutzgut Wasser**

Erhebliche Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

3. **Schutzgut Klima**

Baubedingt gehen Gebüsche und Gehölzstrukturen verloren. Im Ergebnis wird aber keine erhebliche Beeinträchtigung erwartet.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

4. **Schutzgut Tiere und Pflanzen**

4.1 **Avifaunistische Untersuchung**

Im Hinblick auf den vorhabenbedingten Zugriff auf Gehölzbestände, die als Lebens- und Fortpflanzungsstätte für verschiedene Vogelarten in Betracht kommen, wurden mögliche Beeinträchtigungen der Avifauna geprüft.

4.1.1. ***Untersuchungsgebiet***

Das eigentliche Untersuchungsobjekt ist der zur Rodung vorgesehene Gehölzstreifen entlang der Ostseite der Bahnlinie. Dieser Gehölzstreifen grenzt unmittelbar an die bestehende Schallschutzwand einerseits sowie an Radweg, Fußweg, Kleingärten, Tennisanlage und das Gelände der Landesgartenschau andererseits.

Das Untersuchungsgebiet umfasst nach Westen das Bahngelände einschließlich der Gehölze zur B 36, nach Osten die offene Feldflur, das Landesgartenschau-Gelände einschließlich Tennisanlage, Minigolf und Kleingärten, den Bahnhof, Einkaufszentren sowie die Straße und die erste Häuserzeile der Wohnbebauung. Die Nord-Süd-Ausdehnung entspricht der Wohnbebauung der Stadt Hockenheim von der B 39 bis zur A 61.

4.1.2 ***Vorkommen relevanter Arten***

Es wurden insgesamt 31 Vogelarten nachgewiesen. 24 dieser Arten wurden als Brutvögel eingestuft, sieben dieser Arten als Durchzügler bzw. Nahrungsgäste.

Neun Arten werden in der Roten Liste der Brutvögel Baden-Württembergs in der Vorwarnliste geführt, die Mehlschwalbe gilt als gefährdet. Vier dieser Arten sind zusätzlich in der Vorwarnliste der Roten Liste der Brutvögel Deutschlands geführt. Die übrigen Arten sind nicht in den Roten Listen vertreten. Streng geschützte oder Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie sind nicht vertreten.

4.1.3 **Artenschutzrechtliche Einschätzung**

Für die Rote-Liste-Arten werden laut Gutachter die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht erfüllt. Sie besitzen keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit auch keine Entwicklungsformen auf der Fläche und werden auch zur Fortpflanzungs-, Überwinterungs-, Aufzucht-, Mauser- und Wanderzeit nicht erheblich gestört. Auch ein erhöhtes Tötungs- oder Verletzungsrisiko ist auszuschließen.

Für die übrigen Arten stellt der Gutachter zusammenfassend fest, dass die vorgesehene Rodung, jedenfalls bei Beachtung verschiedener Minderungsmaßnahmen, zu keinen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG führt. Ein Teil der nachgewiesenen Vogelarten wird gar nicht betroffen, im Falle der übrigen ist eine erhebliche Beeinträchtigung nicht zu erwarten. Die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt.

4.2 **Erfassung der Zauneidechse**

Insbesondere im Hinblick auf den vorhabenbedingten Zugriff auf Gehölzbestände, die als Lebens- und Fortpflanzungsstätte in Betracht kommen, wurden mögliche Beeinträchtigungen der Zauneidechse geprüft.

4.2.1. **Untersuchungsgebiet**

Das eigentliche Untersuchungsobjekt ist der zur Rodung vorgesehene Gehölzstreifen entlang der Ostseite der Bahnlinie. Dieser Gehölzstreifen grenzt unmittelbar an die bestehende Schallschutzwand einerseits sowie an Radweg, Fußweg, Kleingärten, Tennisanlage und das Gelände der Landesgartenschau andererseits.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den zur Rodung vorgesehenen Gehölzstreifen entlang der Bahnlinie, nach Osten die offene Feldflur, das Landesgartenschau-Gelände einschließlich Tennisanlage, Minigolf und Kleingärten, den Bahnhof und

Einkaufszentren. Die Nord-Süd-Ausdehnung reicht von der A 61 im Norden bis einige hundert Meter südlich der B 39 in Richtung Neulußheim.

4.2.2 **Vorkommen**

Eidechsen nachweise gelangen laut Gutachter ausschließlich außerhalb der Eingriffsfläche und zwar am Bahndamm südlich der B 39 an trockenen, schütter bewachsenen Stellen. Hier konnten regelmäßig Eidechsen beobachtet werden.

Vorkommen sind laut Gutachter außerhalb des untersuchten Gebietes im Gleisbereich und den jenseitigen, westlichen Böschungen an der Bahnlinie, vor allem südlich der B 39, zu vermuten.

4.2.3 **Artenschutzrechtliche Einschätzung**

Zusammenfassend kann laut Gutachter festgestellt werden, dass die vorgesehene Rodung zu keinen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG führt. Die Zauneidechse wurde ausschließlich an den offenen Böschungsbereichen an der Bahn südlich der B 39 nachgewiesen. Diese werden von der Maßnahme nicht betroffen.

Auf den Eingriffsflächen und den angrenzenden Bereichen wurden keine Zauneidechsen oder andere Reptilien beobachtet, ein Vorkommen kann dort mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Selbst unter der Annahme, dass dennoch Eidechsen vorkommen könnten, ist eine Beeinträchtigung durch die Entfernung der Gehölze nicht anzunehmen, weil sie keine unverzichtbaren Bestandteile eines Eidechsenlebensraumes sind und nur einen Teil des Gehölzbestandes dieser Flächen darstellen.

4.3 **Gesamtbetrachtung**

Unter Berücksichtigung der avifaunistischen Untersuchung und der Erfassung der Zauneidechse wird Folgendes prognostiziert:

- Für das Vorhaben ist, jedenfalls bei Beachtung verschiedener Minderungsmaßnahmen, nicht damit zu rechnen, dass gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände verstoßen wird.

- Gegenüber dem Bahnhof Hockenheim liegen mehrere Schutzgebiete auf der östlichen Seite der Trassen 4020 und 4080 sowie der parallel laufenden B 36 und zwar jeweils ein FFH-, Vogelschutz-, Naturschutz-, Landschaftsschutz- und Wasserschutzgebiet. Die geplante Lärmschutznachrüstung bleibt außerhalb der Grenzen der jeweiligen Schutzgebiete. Auch sind keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Wirkfaktoren auf diese Gebiete zu erwarten.
- Auf bzw. vor der Steinkübelwand vom Bahnsteig bis zur Wandkrone wachsen teils aus Anpflanzung, teils aus Wildversamung stammende naturraum- bzw. standortfremde Gehölzbestände. Die Mauerkrone und der kleine Wall dahinter sind in einem ca. 5 bis 7 Meter breiten Streifen mit einer Reihenpflanzung bestanden. Der Grasstreifen zwischen dem Gehölzbestand, der Mauerkrone und einem benachbarten Parkplatz wird von einem nicht näher klassifizierbaren Grünstreifen eingenommen. Laut Gutachter sind die Vegetationsbestände aufgrund fehlender wertgebender Elemente und der großteils ausheimischen Artenzusammensetzung – lediglich – von allgemeiner Bedeutung für den Naturhaushalt.
- Im Rahmen des geplanten Vorhabens wird für die Installation der Konstruktion sowie für die Bohrung der Stützelemente die Vegetation auf einem Streifen von insgesamt 5 Meter Breite entlang der Mauerkrone, also einer Länge von ca. 132 Metern entfernt. Baustelleneinrichtungsflächen sollen auf bereits versiegelte Flächen gelegt werden. Zu erwarten sind dagegen ein dauerhafter Verlust an Gebüsch von 66 m² und eine bauzeitliche Inanspruchnahme von ca. 594 m².

Mit Durchführung der vom Gutachter empfohlenen und geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen können die durch das Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe und Beeinträchtigungen auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.

5. Schutzgut Landschaftsbild und Erholung

Durch das Vorhaben entsteht auf der Mauerkrone ein sichtbares Element, dessen – negative – Wirkung durch die bereits existierenden Lärmschutzwälle und die umliegenden Gebüsche jedoch untergeordnet ist. Erhebliche Auswirkungen werden insgesamt nicht aufgezeigt.

6. **Gesamtbeurteilung**

Bei der Betrachtung eventueller Wechselwirkungen ist nicht erkennbar, dass sich die Umweltauswirkungen beim Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen gegenseitig in einer Weise beeinflussen, dass Art und Umfang zu einer neuen Qualität der bzw. einer unverhältnismäßig gesteigerten Beeinträchtigung führen.

III.

Rechtliche Würdigung

1. **Formell**

- Im Regelfall dürfen gemäß § 18 AEG Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Zu den Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes i. S. des § 18 AEG gehören die Grundstücke, Bauwerke und sonstigen ortsfesten Einrichtungen der Eisenbahn, soweit sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind.

- Beim BÜG handelt es sich von vorneherein nicht um eine Betriebsanlage sondern um eine rein betriebliche Maßnahme. Isoliert gesehen wäre es daher nicht planfeststellungsfähig.
- Die Gewährung von passivem Schallschutz in Anlehnung an die 24. BImSchV stellt ebenfalls keine Betriebsanlage dar und wäre – isoliert gesehen – ebenfalls nicht planfeststellungsfähig.
- Ob die weiteren Maßnahmen (Erhöhung der Raumgitterwand, transparente Lärmschutzwand) dem Regime der Planfeststellung zugerechnet werden können, liegt ebenfalls nicht ohne weiteres auf der Hand. Zwar werden Schallschutzwände in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dem Regime der Planfeststellung unterworfen (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, 7 A 11.10). Allerdings geht es, auch in der genannten Entscheidung, i.d.R. um Schallschutzwände, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau oder der Änderung einer

Gleisanlage errichtet werden, weil normative Vorgaben für die gebotene Lärmvorsorge ihre Errichtung erfordern und diese bauliche (Teil-)Maßnahme damit unabdingbare Voraussetzung für den Bau oder die wesentliche Änderung des Schienenwegs im Sinne des Immissionschutzrechts ist. Derartige, die Lärmemissionen einer Gleisanlage gezielt steuernde Anlagen sind in Folge der normativen Verknüpfung deren Bestandteil. So liegt der Fall hier jedoch nicht, weil der Anlagenkern aktuell nicht geändert wird.

Eine andere Beurteilung ergibt sich nach Auffassung der Anhörungsbehörde auch nicht aus der von der Stadt Hockenheim zitierten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 23.10.2014, 9 B 29.14 (vgl. dazu Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 32 ff. sowie Anlage 1 der ergänzenden Stellungnahme der Stadt Hockenheim vom 07.10.2015). Die Stadt hat insoweit geltend gemacht, weder aus der Bekanntmachung noch aus den ausgelegten Unterlagen ergebe sich, in welchem Verhältnis das nun beantragte Bauvorhaben zum Planfeststellungsbeschluss vom 24.11.1981 stehe. Es sei offen, ob dieser Beschluss ergänzt, geändert oder in Teilen aufgehoben werden solle. Aus der zitierten Entscheidung lasse sich wohl entnehmen, dass die Entscheidung dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss anwachse. Nach Auffassung des Vorhabenträgers betrifft der verfahrensgegenständliche Antrag dagegen ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren. Der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1981 bleibe unberührt. Diese Auffassung des Vorhabenträgers wird von der Anhörungsbehörde geteilt. Der Leitsatz der zitierten Entscheidung lautet:

„Lärmschutzanlagen an einer Bundesfernstraße stehen als deren Bestandteile (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) in einem untrennbaren planungsrechtlichen Zusammenhang mit dem Gesamtvorhaben, auch wenn sie erst nach Bestandskraft des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses in einem der Lärmsanierung dienenden Planänderungsverfahren planfestgestellt und errichtet werden. Einer gesteigerten Planrechtfertigung bedarf es bei nachträglich planfestgestellten Lärmschutzanlagen nicht (im Anschluss an BVerwGE 91, 17).“

Ein solcher Sachverhalt liegt jedoch nicht vor. Auch nach Auffassung der Stadt Hockenheim geht es vorliegend nicht um eine Lärmsanierung (vgl. dazu Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 34). Darüber hinaus geht es vorliegend auch nicht um die Durchführung eines Planänderungsverfahrens. Dass das Eisenbahn-Bundesamt ein Verfahren nach § 76 VwVfG durchführen wollte/will ist für die Anhörungsbehörde nicht ersichtlich. Das wird auch von der Stadt Hockenheim nicht behauptet (vgl. Schriftsatz vom 07.10.2015). Nach Auffassung der Anhörungsbehörde liegt auch kein mit der Ausgangslage im zitierten Urteil des OVG für das Land Schleswig Schleswig-Holstein vom 21.11.2013, 1 KS 1/13 (vgl. dazu Anlage 2 der ergänzenden Stellungnahme der Stadt Hockenheim vom 07.10.2015) vergleichbarer Sachverhalt vor. Vielmehr geht es vorliegend um die Sondersituation, dass der Vorhabenträger einen zugesagten Schallschutz durch einen anderen Schallschutz ersetzen will, um damit einen Streit über den erforderlichen Schallschutz mit der Partei, der Schallschutz zugesagt wurde, einvernehmlich zu beenden. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde gilt deshalb die Zusage, selbst wenn die vorliegend beantragte Maßnahme realisiert würde, grundsätzlich solange fort, bis sich die Parteien – anderweitig – geeinigt haben. Insoweit geht es vorliegend um ein – eigenständiges – Bauvorhaben, für das die Anhörung nach § 18a AEG, § 73 VwVfG durchgeführt werden sollte.

Aber auch die nachträgliche und isolierte Errichtung einer Schallschutzwand unterfällt in der Praxis der Anhörungsbehörde wegen ihres engen funktionalen Zusammenhangs zum Betrieb der Strecke grundsätzlich dem Regime der Planfeststellung. Auch das Eisenbahn-Bundesamt differenziert in seinen Planfeststellungsrichtlinien Ausgabe 01/2012, Stand 18.07.2012 nicht zwischen „gleichzeitiger“ und „nachträglicher isolierter“ Schallschutzwand, sondern führt Lärmschutzwände generell unter den Ingenieurbauwerken auf (vgl. Anhang 2, Nr. 1 (4)). Im Bundesfernstraßengesetz sind Lärmschutzanlagen insoweit ausdrücklich als Teil der Straße aufgeführt (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG).

- Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen.

- Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungsbehörde folgt aus § 3 Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG), § 3 Nr. 3 der Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen (Eisenbahnzuständigkeitsverordnung - EZuVO) und §§ 11, 12 Abs. 2, 13 des Landesverwaltungsgesetzes (LVG).
- Das Verfahren wurde von der Anhörungsbehörde unter Beachtung der relevanten Verfahrensvorschriften durchgeführt (vgl. §§ 18 ff. AEG, §§ 72 ff. VwVfG).

2. **Materiell**

2.1 **Planrechtfertigung**

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis. Erforderlich ist eine Eisenbahnplanung vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist.

Ob das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist könnte aus zweierlei Gründen fraglich sein.

- Zum einen wurde die Frage der Planrechtfertigung von der Stadt Hockenheim in ihrer Einwendung problematisiert. Dabei wurde die Frage aufgeworfen, ob es insoweit darauf ankäme, ob die konkret beantragte Variante V07 vernünftigerweise geboten sei. Dies wird von der Stadt jedoch verneint, weil die Variante V07 nicht einmal eine spürbare Lärminderung bringe. Eine Verbesserung des Schallschutzes mache für die Stadt jedoch nur dann Sinn, wenn sie auch spürbar sei (vgl. dazu auch Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 53, 54 und Schriftsatz vom 07.10.2015).

Für die Anhörungsbehörde steht allerdings im Ergebnis außer Frage, dass durch die vom Vorhabenträger geplanten Maßnahmen insgesamt eine Verbesserung der gegenwärtigen Lärmsituation erreicht werden kann. Eine solche Verbesserung ist isoliert gesehen nicht nur vernünftig, sondern angesichts der Vorgeschichte auch zwingend. Die Frage, ob die vorgesehenen Maßnahmen ausreichend sind, ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde insoweit keine der Planrechtfertigung sondern eine der Abwägung.

- Auch wenn man in Anlehnung an die zitierte Rechtsprechung der Auffassung ist, dass die Errichtung von Lärmschutzanlagen keiner „gesteigerten“ Planrechtfertigung bedarf, so bleibt festzuhalten, dass mit der – auch baulichen – Herstellung von zusätzlichem Schallschutz die weitere Zielsetzung verbunden ist, ein von der Stadt Hockenheim im Jahr 2004 beim VG Karlsruhe gegen die DB Netz AG angestregtes Klageverfahren wegen – behaupteter – Nichteinhaltung einer von der Deutschen Bahn abgegebenen Schallschutzgarantie **vergleichsweise** und insoweit also **einvernehmlich** zum Abschluss zu bringen. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde bleibt es dem Vorhabenträger unbenommen, im Rahmen des geltenden Rechts die für sein Projekt maßgeblichen Ziele zu definieren. Steht von vorneherein fest, dass eines dieser Ziele nicht erreichbar ist, dann hat dies nach Auffassung der Anhörungsbehörde auch Auswirkungen auf das Vorliegen oder Nichtvorliegen der Planrechtfertigung. Da die Stadt Hockenheim gerade bestreitet, dass die Planungen des Vorhabenträgers der gerichtlichen Protokollerklärung vom 13.12.2004 Genüge tun, ist aus Sicht der Anhörungsbehörde zweifelhaft, dass eine **vergleichsweise** und insoweit also **einvernehmliche** Verfahrensbeendigung zustande kommen könnte, zumal der Vorhabenträger, auch im Erörterungstermin, immer wieder betont hat, dass aus seiner Sicht nur Variante V07 in Betracht komme. Trotz dieses Befundes vermag die Anhörungsbehörde gegenwärtig aber nicht mit der notwendigen Sicherheit festzustellen, dass das Ziel einer **vergleichweisen** und insoweit also **einvernehmlichen** Beendigung des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens nicht erreichbar wäre. Denn die im Erörterungstermin von der Anhörungsbehörde aufgeworfene Frage, ob sich der Vorhabenträger vorstellen könne, eine von der Anhörungsbehörde vorgeschlagene – und der Planfeststellungsbehörde verfügte – Variante V12 zu verwirklichen, wurde vom Vorhabenträger ausdrücklich nicht beantwortet sondern lediglich darauf hingewiesen, dass er es befremdlich finde, dass die Anhörungsbehörde auffordert, darüber zu spekulieren, wie mit einem möglichen Beschluss des Eisenbahn-Bundesamts umgegangen wird (vgl. dazu auch

Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 55 ff.). Vor diesem Hintergrund hat die Anhörungsbehörde, insbesondere in Ansehung des Verlaufs des Erörterungstermins, den Eindruck gewonnen, dass der Vorhabenträger im Bewusstsein eines von ihm zu verantwortenden Umsetzungsdefizits aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.11.1981 durchaus bereit wäre, zumindest eine von der Planfeststellungsbehörde verfügte Variante V12 zu akzeptieren, auch wenn er, aus Gründen, über die zu spekulieren hier nicht der Ort ist, nicht bereit ist, dies nach außen zu kommunizieren.

2.2 **Naturschutzrecht**

2.2.1. ***Eingriff in Natur und Landschaft***

Ein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung liegt nicht vor.

Die Maßnahme stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar. Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Die Maßnahme führt insbesondere dazu, dass Vegetation (Gebüsche/Gehölze) anlagebedingt und bauzeitlich vollständig entfernt bzw. zurückgeschnitten wird. Insgesamt ist der Eingriff in Natur und Landschaft als erheblich zu bewerten.

Der Eingriff ist zur Erreichung des Ziels, das mit dem Vorhaben verfolgt wird, unvermeidbar (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Mögliche Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sind aufgeführt. Damit sieht der Plan nach Auffassung der Anhörungsbehörde diejenigen vorhabenbegleitenden Maßnahmen vor, die vom Vorhabenträger verlangt werden können, um das fachplanerisch notwendige Vorhaben dem Vorrang von Vermeidung und Minimierung anzupassen. Im Hinblick darauf, dass kein ausdrücklich so bezeichneter LBP vorliegt und die aufgeführten Maßnahmen als bloße Empfehlungen missverstanden werden könnten, sollten sie in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich als Nebenbestimmungen aufgenommen werden (vgl. Vorschlag unter Abschnitt IV.1 1.1 bis 1.3).

Hinsichtlich der Entfernung und des Rückschnitts der Vegetation vermag die Anhörungsbehörde keine ausdrücklich aufgeführte Ausgleichsmaßnahme für diesen Eingriff zu erkennen. Sie geht aber davon aus, dass die im landschaftspflegerischen Fachbeitrag angesprochene „Rekultivierung“ auf diesen Gesichtspunkt abzielt. Im Hinblick darauf, dass kein ausdrücklich so bezeichneter LBP vorliegt und die aufgeführte Maßnahme als bloße Empfehlung missverstanden werden könnte, sollte sie in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich als Nebenbestimmung aufgenommen werden (vgl. Vorschlag unter Abschnitt IV.1 1.4).

Darüber hinaus könnte es sich empfehlen, dem Vorhabenträger in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss durch entsprechende Nebenbestimmungen, eine Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde im Zuge der Umsetzung, eine, insbesondere in Ansehung des zwischenzeitlich seit der letzten Erhebung verstrichenen Zeitraums, ökologische Baubegleitung sowie eine Schlussabnahme aufzuerlegen (vgl. Vorschlag unter Abschnitt IV.1 1.5, 1.6, 1.8).

Gemäß § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG ist der Unterhaltungszeitraum durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (vgl. dazu Vorschlag unter Abschnitt IV.1 1.7).

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Gemäß § 17 Abs. 9 Satz 1 BNatSchG sind die Beendigung oder eine mehr als einjährige Unterbrechung des Eingriffs der zuständigen Behörde anzuzeigen. Auch insoweit sollten in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss entsprechende Nebenbestimmungen verfügt werden (vgl. Vorschlag unter Abschnitt IV.1 1.9, 1.10).

Nach § 17 Abs. 6 BNatSchG werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. Die Einzelheiten des Verfahrens sind in der Kompensationsverzeichnisverordnung (Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen <Kompensationsverzeichnisverordnung - KompVzVO> vom 17. Februar 2011) geregelt. Die Anhörungsbehörde hält es für sachgerecht, den Vorhabenträger als Eingriffsverursacher nach § 2 Abs. 3 Satz 2 KompVzVO dazu zu verpflichten, der Planfeststellungsbehörde die erforderli-

chen Angaben durch elektronischen Vordruck zu übermitteln (vgl. Vorschlag unter Abschnitt IV.1 1.11).

2.2.2. **Artenschutz**

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG beinhaltet Vorschriften, die hinsichtlich der besonders und der streng geschützten Tierarten Verbote für unterschiedliche Beeinträchtigungen festlegen. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG sind alle „europäischen Vogelarten“ zumindest besonders geschützt. Für alle besonders geschützten Arten gelten Schädigungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG), für alle streng geschützten Arten und europäischen Vogelarten darüber hinaus (auch) weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG enthält ein Schädigungsverbot in Bezug auf wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten. Bei allen in § 44 Abs. 1 BNatSchG formulierten Verboten handelt es sich grundsätzlich um individuenbezogene Verbote, die besagen, dass bereits die Schädigung oder erhebliche Störung eines Individuums einer Art ausreicht, um den Verbotstatbestand zu erfüllen.

In den Planunterlagen sind Maßnahmen vorgesehen, die dem Schutz – bedrohter – Tierarten dienen und Beeinträchtigungen vermeiden, minimieren und/oder ausgleichen sollen. Dabei geht es im Wesentlichen um mögliche bauzeitliche Beeinträchtigungen.

Im Hinblick darauf, dass kein ausdrücklich so bezeichneter LBP vorliegt und die aufgeführten Maßnahmen als bloße Empfehlung missverstanden werden könnten, sollten sie in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich als Nebenbestimmung aufgenommen werden (vgl. Vorschlag unter Abschnitt IV.1 2.).

2.3 **Immissionsschutzrecht**

2.3.1 **Lärmimmissionen**

Insoweit seien nochmals die Ausgangslage der schalltechnischen Untersuchungen und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen in Erinnerung gerufen:

In der mündlichen Verhandlung vor dem VG Karlsruhe am 13.12.2005 hat das VG den Beteiligten (Stadt Hockenheim als Kläger und DB Netz AG als Beklagte) – nochmals – Gelegenheit gegeben, die Möglichkeit einer außergerichtlichen Einigung

auszuloten. Der Prozessbevollmächtigte der Beklagten gab im Anschluss u.a. zu Protokoll:

„Die Beklagte anerkennt, binnen eines Jahres Lärmschutzmaßnahmen ermitteln zu lassen für eine 2-geschossige Bebauung, wie wenn die Maßnahmen im klagegegenständlichen Bereich heute planfestzustellen wären.“

Daraus ergeben sich aus Sicht der Anhörungsbehörde folgende wesentlichen Schlussfolgerungen, die sich auch auf die – rechtliche und tatsächliche – Beurteilung auswirken:

- Die Schallschutzgarantie aus dem Jahre 1976 ist nicht Gegenstand des förmlichen Verfahrens. Das förmliche Verfahren dient vielmehr dazu „Lärmschutzmaßnahmen ermitteln zu lassen für eine 2-geschossige Bebauung, wie wenn die Maßnahmen heute planfestzustellen wären.“
- Die 16. BImSchV ist nicht unmittelbar anwendbar. Im vorliegenden förmlichen Verfahren geht es nicht um den Bau oder die Änderung des „Anlagenkerns“ (Schienenwege), sondern um eine baulich vergleichsweise untergeordnete Maßnahme einer „Nebeneinrichtung“ des Schienennetzes. Beim BüG handelt es sich von vorneherein nicht um eine Betriebsanlage sondern um eine rein betriebliche Maßnahme. Isoliert gesehen wäre es daher nicht planfeststellungsfähig.

Die Ausgangslage, „Lärmschutzmaßnahmen ermitteln zu lassen für eine 2-geschossige Bebauung, wie wenn die Maßnahmen heute planfestzustellen wären“, zeigt, dass für die Ermittlung „nur so getan wird, als ob“. Dieses „so tun als ob“ – gewissermaßen der „Scheinneubau“ bzw. die „Scheinänderung“ – führt nach Auffassung der Anhörungsbehörde weder für die Stadt Hockenheim noch für Lärmbetroffene zur Begründung einer Anspruchssituation nach der 16. BImSchV im konkret anhängigen förmlichen Verfahren. Vielmehr dient die Ermittlung der Lärmsituation unter Verwendung der Maßstäbe eines tatsächlichen Neubaus oder einer tatsächlichen – wesentlichen – Änderung des Schienenwegs – lediglich – dazu unter Verbesserung der Lärmbeeinträchtigungen eine **vergleichsweise** und insoweit also **einvernehmliche** Beendigung des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens herbeizuführen.

Aus der Sicht der Anhörungsbehörde kommt es deshalb maßgeblich darauf an, dass die Stadt Hockenheim und der Vorhabenträger Einvernehmen darüber erzielen, dass die Anforderungen des „so tun als ob“ erfüllt sind. Solange diese – tatsächliche – Voraussetzung nicht erfüllt ist, wird die vorliegende Planung nicht zu einer endgültigen Befriedung führen können und der Rechtsstreit vor dem VG weiterhin offen bleiben.

- Ob und welche Durchsetzungsmöglichkeiten ausreichenden Schallschutzes sich aus dem Ausgangsplanfeststellungsbeschluss von 1981 für die Planfeststellungsbehörde ergeben (oder ob die Stadt Hockenheim auf eine klagweise Durchsetzung der dort – verbindlich – festgelegten Vereinbarung angewiesen ist), muss letztlich die Planfeststellungsbehörde in eigener Kompetenz entscheiden.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich für die Anhörungsbehörde zum Lärm die nachfolgenden wesentlichen Eckpunkte.

2.3.1.1 Verkehrslärm

2.3.1.1.1 Methodik der Lärmermittlung

Die Verfahren zur Ermittlung der Immissionen sind in §§ 3 und 4 der 16. BImSchV in Verbindung mit der Anlage 1 (für Straßen) bzw. der Anlage 2 (für Schienenwege) hierzu festgelegt. Zwar ist die 16. BImSchV zwischenzeitlich durch die Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 18.12.2014 mit Wirkung zum 01.01.2015 geändert worden. Gegenüber der Anlage 2 der 16. BImSchV, Stand 1990, haben sich auch Veränderungen ergeben (vgl. dazu u.a. Deutscher Bundestag – 18. Wahlperiode – 89 – Drucksache 18/1280), die u.a. die Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege betreffen. Insoweit enthält § 4 Abs. 3 Satz 1 16. BImSchV jedoch eine Übergangsregelung dahingehend, dass für Abschnitte von Vorhaben, für die bis zum 31.12.2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, § 3 16. BImSchV in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31.12.2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden ist. Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

Die schalltechnischen Untersuchungen beruhen auf Berechnungen. Die Berechnung ist im Gegensatz zu Messungen unabhängig gegenüber zufälligen Einflüssen, wie

z.B. Witterungsverhältnisse und betriebliche Besonderheiten zum Messzeitpunkt. Bei dem maßgeblichen Beurteilungspegel handelt es sich um einen Mittelungspegel, der auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt wird. Die auf Mittelungspegel abstellenden Berechnungsverfahren der 16. BImSchV entsprechen dem Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung, wonach der Dauerschallpegel grundsätzlich ein geeignetes und praktikables Maß für die Beurteilung von Stärke, Dauer und Häufigkeit der Schallereignisse bei der Beurteilung von Straßen- und Schienenverkehrslärm ist.

Dabei wird der Mittelungspegel durch logarithmische Addition der gesamten Schallenergie aller Fahrzeuge in einem festgelegten Zeitabschnitt berechnet. Der so berechnete Mittelungspegel liegt erheblich höher als ein „arithmetischer Mittelwert“ der Pegelwerte. Würde z.B. ausschließlich der Spitzenschallpegel als Grundlage für den gesetzlich erforderlichen Schallschutz zugrunde gelegt, hätte dies zwangsläufig zur Folge, dass die Parameter Anzahl der Schallereignisse (z.B. Zugzahlen) und Dauer des einzelnen Schallereignisses (z.B. Länge der Züge) unberücksichtigt blieben. Bei Zugrundelegung des Maximalpegels müsste z.B. eine Strecke, auf der ein Zug pro Tag fährt, genauso beurteilt werden, wie eine Strecke, auf der 100 Züge pro Tag fahren. Zwar wird hierzu eingewandt, dass insbesondere beim nächtlichen Bahnverkehr die Lästigkeit häufig – mangels kontinuierlichen Dauergeräuschen – nur durch Einzelpegel und deren Häufigkeit adäquat wiedergegeben werden kann. Es ist aber zu berücksichtigen, dass hohen Pegelspitzen erheblicher Einfluss auf die Höhe des Dauerschallpegels zukommt. Dem Verordnungsgeber ist insoweit ein Wertungsspielraum zuzubilligen. Dieser reicht zwar nicht so weit, dass er sich über das in § 41 BImSchG festgelegte Schutzniveau – Schutz vor erheblichen Belästigungen – hinwegsetzen darf. § 41 BImSchG zwingt jedoch nicht zur Festlegung von Grenzwerten, die von jedem einzelnen Schallpegel, der von einem Verkehrsweg ausgeht, eingehalten werden. Einzelne in den Mittelungspegel einfließende Schallereignisse dürfen daher sehr wohl über den Grenzwerten des § 2 16. BImSchV liegen. Sie dürfen aber ihrerseits nicht zu Lärmbeeinträchtigungen führen, die das Maß des verfassungsrechtlich Zulässigen übersteigen.

2.3.1.1.2 *Lärmbelastung durch den Schienenweg*

2.3.1.1.2.1 Allgemeines

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen müssten die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen gemäß § 50 BImSchG einander so zugeordnet wer-

den, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz). Nach § 41 BImSchG wäre beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen grundsätzlich sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Vermeidungsgebot). Die Verkehrslärmschutzverordnung legt in § 2 Immissionsgrenzwerte fest, deren Einhaltung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen in der Regel sicherzustellen ist.

Im Normalfall legen die Werte der Verkehrslärmschutzverordnung die Intensitätsgrenze (Erheblichkeitsschwelle) fest, ab der schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, 5 S1743/95 und Urteil vom 28.01.2002, 5 S 2328/99). Der Trennungsgrundsatz stellt hingegen eine bloße Abwägungsdirektive dar. Dies bedeutet, dass Beeinträchtigungen privater Lärmschutzbelange, die vom Anwendungsbereich der §§ 41, 42, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 3 BImSchG i.V.m. den Vorschriften der 16. BImSchV und der 24. BImSchV nicht erfasst werden bzw. auch bei Berücksichtigung der nach diesen Vorschriften vorzusehenden Lärmschutzmaßnahmen noch verbleiben, beim Ausgleich der Interessen in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen und angemessen in Rechnung zu stellen sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.01.2002, 5 S 2328/99). Einzustellen sind bereits Betroffenheiten im Bereich der Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A), auch wenn der einfach-rechtliche Richt- oder Grenzwert nicht erreicht wird und auch keinerlei Gesundheitsgefahr besteht.

Hinsichtlich der Frage, wie das Vorhaben, das der nunmehrigen „so tun als ob“ Schallschutzmaßnahmen-Ermittlung zu Grunde gelegt wird, immissionschutzrechtlich einzuordnen ist, bestehen Unklarheiten. Auf Nachfrage der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 28.05.2015, hat sich der Vorhabenträger dahingehend eingelassen, es handele sich um die Erweiterung eines Verkehrswegs um zwei durchgehende Gleise, mithin um einen Anwendungsfall des § 1 Abs. 2 Nr. 1 16. BImSchV, während die Stadt Hockenheim die Auffassung vertreten hat, sowohl bei der Neubaustrecke als auch bei – dem hier in Frage stehenden Teilstück – der Rheintalbahn handle es sich jeweils um einen Neubau, mithin um Anwendungsfälle des § 1 Abs. 1 16. BImSchV (vgl. dazu auch Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 59 ff.). Nach Auffassung der Anhörungsbehörde stellt sich die Betrachtungsweise des Vorhabenträgers abstrakt gesehen nicht als naheliegend dar. Der Vorhabenträger selbst be-

zeichnet die Strecke 4080 als „Neubaustrecke“. Diese Sichtweise dürfte auch unstrittig sein. Dass sich Neubaugleise einer Strecke gleichzeitig als durchgehende Gleise einer anderen Strecke darstellen erscheint fraglich, da sich bei „natürlicher“ Betrachtungsweise die Erweiterung um ein durchgehendes Gleis oder einen durchgehenden Fahrstreifen auf den Ausbau einer bereits vorhandenen Strecke bezieht. Folgt man diesem Ansatz, dann würde sich hinsichtlich der „Rheintalbahn“ die weitere Frage stellen, ob es sich auch insoweit um einen Neubau oder um eine – wesentliche – Änderung handelt. Der Bau i.S. von Neubau liegt immer dann vor, wenn eine Eisenbahnbetriebsanlage auf einer Fläche errichtet werden soll, auf der sich vorher entweder keine oder eine völlig andere Betriebsanlage befunden hat. Unter Änderung ist jede bauliche Maßnahme an einer bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage zu verstehen, die zu planungsrechtlich relevanten Veränderungen im Grund- und/oder Aufriss dieser Anlage führt und mit dem Ziel erfolgt, die bestehende Anlage zu verlegen, neu zu dimensionieren, deren Funktion oder Gestalt zu ändern. Die Stadt Hockenheim hat dazu ausgeführt, die vorhandene Rheintalbahn sei auf einem ganz langen Abschnitt, auf der kompletten Strecke auf der Hockenheimer Gemarkung, wesentlich abgerückt worden, und zwar zusammen mit der ICE-Trasse. Das sei eigentlich ein Neubauvorhaben (vgl. dazu auch Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 60, 61). Diese Ansicht hält die Anhörungsbehörde für plausibel. Allerdings bestand beim Erörterungstermin im Grundsatz Einigkeit darin, dass die unterschiedliche Betrachtungsweise von Vorhabenträger und Stadt Hockenheim im Ergebnis nicht zu beanstanden sei, weil auch bei Ansatz durchgehender Gleise das in § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV aufgeführte Kriterium der Erhöhung um 3 dB(A) keine entscheidungserhebliche Rolle spielen würde (vgl. dazu auch Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 61). Vor dem Hintergrund der „so tun als ob“ Ausgangssituation und in Ansehung der besonderen Bedeutung der „Einvernehmlichkeit“ bestehen deshalb nach Auffassung der Anhörungsbehörde gegen den Ansatz des Vorhabenträgers jedenfalls insoweit keine durchgreifenden Bedenken.

2.3.1.1.2.2 Bewertungsgrundlagen

- Für die Berechnungen legte der Gutachter ein Verkehrsmengengerüst zugrunde. In diesem sind Lastfälle für 1976, 2006, 2015 und 2025 dargestellt. Dabei wird zwischen der „Rheintalbahn“ (RTB) und der Neubaustrecke (NBS) differenziert. Die fahrzeugbedingten Emissionen wurden wesentlich bestimmt durch die Anzahl, Art und Geschwindigkeit der verkehrenden Züge.

Bei der Ermittlung des maßgebenden Zugverkehrsaufkommens waren insbesondere von Bedeutung:

- die schalltechnisch relevanten Streckenabschnitte (Strecke 4080 und 4020) einschließlich der Überhol- und Nebengleise sowie die schalltechnisch relevante Streckenaufteilung (Gleise 401 bis 406),
- das Zugverkehrsaufkommen je Streckenabschnitt,
- die Fahrzeugparameter (u.a. Art, Länge, Scheibenbremsenanteil der Züge u.a.),
- die zulässigen Streckengeschwindigkeiten bzw. Fahrgeschwindigkeiten der Züge.

Der Gutachter gelangt damit zu folgenden Zugzahlen der Strecken 4020 und 4080 für die Lastfälle 1976, 2006, 2015 u. 2025:

Strecke	Lastfall 1976		Lastfall 2006		Lastfall 2015		Lastfall 2025	
	Züge		Züge		Züge		Züge	
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
Summe RTB	149	109	182	102	249	147	298	107
Summe NBS	193	37	106	29	168	38	174	91
Gesamtverkehr Trasse (Tag/Nacht)	342	146	288	131	417	185	472	198
Gesamtverkehr (24h)	488		419		602		670	

Ferner bildet der Gutachter für den Prognosehorizont 2015 ein Verkehrsmengengerüst (Planunterlagen: Anlage 7, Anhang 1, Tabelle A1), das in nachfolgender Darstellung auf die Anzahl der Züge tags <6 bis 22 Uhr> und nachts <22 bis 6 Uhr> beschränkt ist):

Strecke 4020 Rheintalbahn Gleis 401_A (linkes Gleis) ; km-RTB 19,000 bis 20,500 / bis Weiche 410		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPNV	42	7
SGFV	83	63
Total	125	70

Strecke 4020 Rheintalbahn Gleis 401_B (linkes Gleis) ; km-RTB 20,500 bis 22,900 / von Weiche 410 bis 431		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPNV	42	7
SGFV	71	56
Total	113	63
Strecke 4020 Rheintalbahn Gleis 401_C (linkes Gleis) ; km-RTB 22,900 bis 23,240 / ab Weiche 431		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPNV	42	7
SGFV	83	63
Total	125	70
Strecke 4020 Rheintalbahn Gleis 402_A (rechtes Gleis) ; km-RTB 19,000 bis 20,650 / bis Weiche 411		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPNV	41	8
SGFV	77	59
Total	118	67
Strecke 4020 Rheintalbahn Gleis 402_B (rechtes Gleis) ; km-RTB 20,650 bis 20,700 / von Weiche 411 bis 412		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPNV	41	8
SGFV	89	66
Total	130	74
Strecke 4020 Rheintalbahn Gleis 402_C (rechtes Gleis) ; km-RTB 20,700 bis 22,720 / von Weiche 412 bis 429		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPNV	41	8
SGFV	65	51
Total	106	59

Strecke 4020 Rheintalbahn Gleis 402_D (rechtes Gleis) ; km-RTB 22,720 bis 22,780 / von Weiche 429 bis 430		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPNV	41	8
SGFV	89	66
Total	130	74
Strecke 4020 Rheintalbahn Gleis 402_E (rechtes Gleis) ; km-RTB 22,780 bis 23,240 / ab Weiche 430		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPNV	41	8
SGFV	77	59
Total	118	67
Strecke 4020 Überholgleis 403 ; km-RTB 19,855 bis 22,720 / Weiche 412 bis 429		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SGFV	24	15
Total	24	15
Strecke 4080 Überholgleis 404 ; km-NBS 20,180 bis 21,950 / Weiche 405 bis 442		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SGFV	6	10
Total	6	10
Strecke 4080 Schnellbahnstrecke Gleis 405_A (linkes Gleis) ; km-NBS 19,000 bis 19,900 / bis Weiche 405		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPFV	83	16
SGFV	3	9
Total	86	25
Strecke 4080 Schnellbahnstrecke Gleis 405_B (linkes Gleis) ; km-NBS 19,900 bis 21,950 / von Weiche 405 bis Weiche 442		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPFV	83	16

SGFV	0	4
Total	83	20
Strecke 4080 Schnellbahnstrecke Gleis 405_C (linkes Gleis) ; km-NBS 21,950 bis 22,630 / ab Weiche 442		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPFV	83	16
SGFV	3	9
Total	86	25
Strecke 4080 Schnellbahnstrecke Gleis 406 (rechtes Gleis) ; km-NBS 19,000 bis 22,630 / durchgängig		
Zugart	Tag	Nacht
	Anzahl	Anzahl
SPFV	86	14
SGFV	3	9
Total	89	23

Der Gutachter führt weiter aus, dass das Gesamtverkehrsaufkommen (Zugzahlen pro 24h) bezüglich des Lastfalls 2006 sowohl zum Prognosehorizont 2015 als auch zum Prognosehorizont 2025 zunimmt. Da auch für den Lastfall 2025 eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Lastfall 2015 zu erwarten sei, sei der für die weitere Untersuchung maßgebende Lastfall zunächst anhand eines Emissionsvergleiches zu bestimmen. Die Gegenüberstellung der Gesamtemission aus Rheintalbahn (Strecke 4020) und Schnellfahrstrecke (4080) zeige, dass sowohl für den Prognosehorizont 2015 als auch für den Prognosehorizont 2025 eine Emissionserhöhung im Vergleich zum Lastfall PLF 1976 zu erwarten sei. Die Emissionsanalyse zeige, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 bzgl. der Gesamttrasse zwar eine Erhöhung der Emission am Tag und in der Nacht darstelle, jedoch die bezüglich der schützenswerten Wohnbebauung östlich der Bahntrasse maßgebenden Gleise 401 bis 404 der Rheintalbahn eine Verminderung der Emission im Nachtzeitraum erführen. Im Sinne der Betroffenen werde daher für die weitere Untersuchung der für den Nachtzeitraum ungünstigere Lastfall (Prognose 2015) herangezogen.

Die Stadt Hockenheim und die – übrigen – Einwender haben die Richtigkeit dieser Ansätze bezweifelt. Hinsichtlich der insoweit im Wesentlichen maßgeblichen Argumente und der Antworten des Vorhabenträgers wird insbesondere

auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.8.1.3, Spiegelstrich 2, 2.8.1.4.2.4 und 2.8.2 Punkt 3 verwiesen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist Folgendes anzumerken:

- Im Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Stand: Dezember 2012 - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des Eisenbahn-Bundesamtes heißt es unter Nr. 4.2.1:

„Die in Schalltechnischen Untersuchungen durchzuführende Prüfung auf Lärmschutzansprüche sowie die Dimensionierung ggf. erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen erfolgen auf der Grundlage einer vom Vorhabenträger zur Verfügung zu stellenden Betriebsprognose. In diesem Zusammenhang ist Folgendes zu beachten:

- *Der für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Schienenweges ggf. erforderliche Lärmschutz bemisst sich nicht an der technisch möglichen Spitzenbelastung (Vollauslastung), sondern an einer vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung im Sinne einer realistischen Betriebsprognose.*
- *Die an eine Prognose zu stellenden Anforderungen sind gesetzlich nicht geregelt. Eine der Verkehrslärberechnung zugrunde liegende Verkehrsprognose wird vom Gericht nur dahingehend geprüft, ob sie mit den zum Zeitpunkt ihrer Erstellung zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln methodengerecht erstellt wurde.*
- *Für die Wahl des Prognosezeitpunktes fehlen ebenfalls normative Vorgaben. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass bei Vorhaben, die im gesetzlich festgelegten Bedarfsplan des Bundes als „vordringlicher Bedarf“ dargestellt sind, zumindest auf den Zeitraum der verkehrlichen Entwicklung abzustellen ist, an dem sich dieser Bedarfsplan orientiert. Jedoch ist zu beachten, dass die Beschränkung auf einen Prognosehorizont unsachgemäß ist, wenn für den Zeitpunkt der Planfeststellung bereits abzusehen ist, dass das Vorhaben erst nach dem Prognosezeitpunkt fertig gestellt und in Betrieb genommen wird.*
- *Im Jahre 2010 wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Überprüfung der Bedarfs-*

pläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen auf der Grundlage der Verkehrsprognosen 2025 abgeschlossen. Der Bericht hierzu wurde im November 2010 veröffentlicht. Die endgültigen Umlegungsergebnisse des Zielnetzes 2025 wurden der DB Netz AG als Grundlage aller weiteren Planungen durch das BMVBS zur Verfügung gestellt. Aus den genannten Gründen ist im Rahmen Schalltechnischer Untersuchungen derzeit der Prognosehorizont 2025 zu berücksichtigen.

- *Bereits hinreichend konkret vorhersehbare Entwicklungen im Streckennetz, die sich auf die Verkehrsmenge der planfestgestellten Strecke auswirken, müssen von vornherein bei der Verkehrsprognose berücksichtigt und im Planfeststellungsbeschluss bewältigt werden.*
 - *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 (ggf. mit Quellenangabe) inhaltlich im Erläuterungsbericht der Untersuchung darzustellen. Vielmehr ist der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich eine Kopie des Schreibens des Vorhabenträgers mit den Vorgaben zum Betriebsprogramm vorzulegen oder der Schalltechnischen Untersuchung als Anlage beizufügen.“*
- Nach Auffassung der Anhörungsbehörde sind diese Anforderungen des Leitfadens nicht – vollumfänglich – erfüllt.
- Ein für die Planfeststellungsbehörde vom Vorhabenträger beigelegtes überprüfbares Betriebsprogramm, in dem u.a. Fahrzeugarten, Fahrzeugkategorien, Höchstgeschwindigkeiten, Aufteilung auf Tag- und Nachtzeiträume etc. aufgeführt werden, liegt weder dem Erläuterungsbericht noch dem Schallgutachten bei. Verschiedene Angaben lassen sich ggf. zwar aus unterschiedlichen Tabellen „zusammenfügen“ (insbesondere aus dem Verkehrsmengengerüst – Planunterlagen: Anlage 7, Anhang 1, Tabelle A1), das oben auszugsweise wiedergegeben ist), ein „Betriebsprogramm“ ver-

mag die Anhörungsbehörde darin jedoch nicht ohne weiteres zu erkennen.

Der Vorhabenträger stellt vielmehr im Wesentlichen darauf ab, dass „nach den allgemeinen Vorgaben der DB Netz AG für eine gute Betriebsqualität eine Auslastung von ca. 300 Züge pro 24 Stunden als obere Grenze anzusehen sei“, ohne näher darzulegen, um welche „allgemeinen Vorgaben“ es sich handeln sollte. Da bei der Frage der Auslastung im Regelfall auch die konkreten Rahmenbedingungen (z.B. technische Ausstattung) eine Rolle spielen, ist auch der Bezug zwischen den „allgemeinen Vorgaben“ und der „konkreten Strecke“ nicht ohne weiteres herstellbar.

- Im Rahmen Schalltechnischer Untersuchungen wäre der Prognosehorizont 2025 zu berücksichtigen. Jedenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Prognosehorizont 2015 überholt, weil bereits abzusehen ist, dass das Vorhaben erst nach dem Prognosezeitpunkt fertig gestellt und in Betrieb genommen wird. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass der Vorhabenträger selbst davon ausgeht, dass die Prognose 2015 mit der tatsächlichen Auslastung nicht übereinstimmt (vgl. dazu auch Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 15 f. – ohne dass allerdings die aktuellen Zahlen explizit genannt werden). Eine Prognose, von der bereits feststeht, dass sie sich nicht realisiert hat, kann nach Auffassung der Anhörungsbehörde schon deshalb nicht zur Grundlage weiterer Beurteilungen gemacht werden.
- Die Wahl des „Lastfalls 2015“, u.a. mit der Begründung, er stelle sich wegen der stärkeren Berücksichtigung der Nachtzeiten – auf der RTB – für die Betroffenen günstiger dar, mag zwar isoliert gesehen nachvollziehbar sein, vermag aber ein „realistisches Betriebsprogramm“ nicht zu ersetzen. Sie stellt auch schon deshalb kein „worst-case-Szenario“ dar, weil sie sich zwar möglicherweise für einen im Ergebnis größeren Anteil Lärmbetroffener günstig auswirken würde, aber außer Acht ließe, dass sie sich möglicherweise ungünstig für die Bebauung westlich der Bahnlinie darstellen könnte.

Die Anhörungsbehörde hat dazu den Vorhabenträger auch vor dem Hintergrund des Verlaufs des Erörterungstermins (vgl. dazu auch Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 76 f. – *„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.“*) um eine ergänzende Stellungnahme gebeten (E-Mail vom 07.08.2015 „Methodik“). Mit Schreiben vom 23.10.2015 hat sich der Vorhabenträger ergänzend im Wesentlichen dahingehend geäußert, die Prognosen 2015 und 2025 seien aus den Verkehrsgutachten zum gültigen Bundesverkehrswegeplan (zum jeweiligen Stand und zwar zum BVWP 2003 bzw. zur Bedarfsplanüberprüfung 2010) entnommen worden. Der Vorhabenträger unterstelle, dass diese Gutachten methodisch korrekt erstellt worden seien. Im Übrigen wird auf die bisherigen Ausführungen verwiesen und kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.

Die ergänzenden Ausführungen des Vorhabenträgers vermögen nichts an der Auffassung der Anhörungsbehörde zu ändern, dass die Anforderungen des Leitfadens nicht – vollumfänglich – erfüllt sind. Angesichts der Tatsache, dass die Ausgangsunterlagen vom Eisenbahn-Bundesamt als vollständig angesehen wurden und die Beantwortung der Frage, ob eine realistische Betriebsprognose vorliegt stark rechtlich geprägt ist, hat die Anhörungsbehörde von weiteren Nachforderungen abgesehen und überlässt die abschließende Beurteilung insoweit der zuständigen Planfeststellungsbehörde.

- Im Rahmen der schalltechnischen Beurteilung nach der Verkehrslärmschutzverordnung
 - setzt der Gutachter bei der Pegelberechnung von Schienenverkehrsimmisionen einen Pegelabschlag von 5 dB(A) an,
 - geht der Gutachter von der Fahrbahnart „Betonschwellen im Schotterbett“ aus und berücksichtigt einen Zuschlag von $D_{Fb} = +2$ dB(A) gem. Schall 03,

- berücksichtigt der Gutachter Brückenzuschläge gemäß Schall 03 von $D_{Br} = +3 \text{ dB(A)}$ bei km 20,440 (Eisenbahnüberführung über den Kraichbach).

Das ist aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht zu beanstanden, auch insoweit es um den sog. Schienenbonus geht. Zu den diesbezüglichen Einwendungen und der Stellungnahme des Vorhabenträgers wird auf die Ausführungen unter Abschnitt 2.8.1.4.2.1, Spiegelstrich 2 und 2.8.2 Punkte 4 und 5 verwiesen. Hinsichtlich des sog. Schienenbonus wäre im förmlichen Verfahren § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG zu beachten:

„Der in den Rechtsverordnungen auf Grund des Satzes 1 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 Dezibel (A) ist ab dem 1. Januar 2015 und für Schienenbahnen, die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648) unterliegen, ab dem 1. Januar 2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde.“

Der Antrag auf Planfeststellung für das vorliegende Vorhaben hat nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Hockheimer Tageszeitung vom 06.02.2013 in der Zeit vom 18.02.2013 bis einschließlich 18.03.2013 beim Rathaus Hockenheim zur Einsicht ausgelegen (vgl. dazu auch die Beschreibung unter Abschnitt I. 3.2).

- Der Gutachter untersucht sodann über Tausend Immissionsorte (IO). Er kommt dabei zum Ergebnis, dass in dem von ihm definierten Prognose-Nullfall (V01) an etwa 18.597 Berechnungspunkten (IP) an etwa 4.055 Wohneinheiten (WE) Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte vorliegen. Da aus Sicht der Anhörungsbehörde unklar erschien, wie aus den IP die WE werden und wie viele Schutzfälle sich daraus ergeben, hat sie mit Schreiben 28.05.2015 folgende Fragen (F) aufgeworfen, die mit Schreiben des Vorhabenträgers vom 19.06.2015 beantwortet (A) wurden:

F: Ist es zutreffend, dass es für jeden IO mindestens einen IP gibt, so dass die Zahl der IP in jedem Fall höher ist als die Zahl der IO?

A: Die Annahme ist richtig.

Als IO Immissionsort ist üblicherweise ein Gebäude bezeichnet.

Als IP Immissionspunkt sind die jeweiligen Fassaden eines Gebäudes (in der Regel 4 IP - einer je Himmelsrichtung - bzw. bei größeren Gebäuden oder stark strukturierten Fassaden auch mehrere IP möglich)

F: Ist es zutreffend, dass die Zahl der IO nicht ausdrücklich aufgeführt ist?

A: Die Zahl der gerechneten IO ist nicht ausdrücklich genannt. Aus der Anlage 2 der Schalltechnischen Untersuchung kann man ablesen, dass im Bestand bei 1563 IO eine nächtliche Überschreitung vorliegt. Da auch ein bis 2 Gebäudereihen erfasst wurden, bei denen die Grenzwerte eingehalten sind, wurden ca 10 % mehr IO erfasst, die allerdings bei der Auswertung keine Rolle spielen.

F: Ist es zutreffend, dass die Zahl der IP nicht ausdrücklich aufgeführt ist?

A: Auch diese Zahl ist nicht ausdrücklich genannt. Ebenfalls aus Anlage 2 lässt sich ablesen, dass im Bestand 18.597 IP von nächtlichen Grenzwertüberschreitungen erfasst wurden.

F: Es ist nicht ohne weiteres nachvollziehbar, wie z.B. bei V01 aus 18.597 IP 4.055 WE werden und wie viele Schutzfälle sich daraus ergeben.

A: Eine pauschale Umrechnung IO oder IP in Wohneinheiten (WE) ist nicht möglich.

Einzelhäuser sind im Regelfall mit 1 - 2 WE belegt, Doppelhäuser oder Mehrfamilienhäuser entsprechend höher. Hierzu hat der Gutachter im Rahmen einer Ortsbegehung eine Abschätzung je erfasstem IO nach Augenschein vorgenommen.

Aus den betroffenen WE lässt sich eine Ableitung der Schutzfälle nachvollziehen. Wenn die Grenzwertüberschreitung nur Nachts vorliegt, entspricht dies einem Schutzfall, liegt auch Tagsüber eine Überschreitung vor, führt dies je WE zu einem weiteren Schutzfall.

Auf Grund des Verhältnisses von Überschreitungen am Tag und in der Nacht von 1 - 2%, sind Tagesschutzfälle vernachlässigbar.

Im Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Stand: Dezember 2012 - Teil

VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des Eisenbahn-Bundesamtes heißt es im Zusammenhang mit der Verhältnismäßigkeitsprüfung unter Nr. 4.2.6:

„Vor der Durchführung von Variantenuntersuchungen sind alle zu lösenden Schutzfälle zu ermitteln. Die Anzahl der Schutzfälle ergibt sich aus der Zahl der Nutzungseinheiten mit Lärmschutzansprüchen in den jeweils zu berücksichtigenden Beurteilungszeiträumen.“

Wie die Ermittlung im Einzelnen zu erfolgen hat, wird nicht ausgeführt. Ob das aufgeführte „Abschätzverfahren“ geeignet ist, erscheint, da Vorgehensweise und Methodik im Gutachten selbst nicht näher dargelegt werden, zumindest zweifelhaft. Auch insoweit bleibt jedoch angesichts der Tatsache, dass die Ausgangsunterlagen vom Eisenbahn-Bundesamt als vollständig angesehen wurden und die Beantwortung der Frage, ob das gewählte „Abschätzverfahren“ geeignet ist, stark rechtlich geprägt ist, die abschließende Beurteilung insoweit der zuständigen Planfeststellungsbehörde überlassen.

2.3.1.1.2.3 Verhältnismäßigkeitsprüfung

Angesichts der oben genannten Ausgangssituation könnte – bei unmittelbarer Anwendung der 16. BImSchV – auf der Grundlage der §§ 41, 42 BImSchG i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung aktiver Lärmschutz beansprucht werden. Aktive Schallschutzmaßnahmen nach § 41 BImSchG hätten insoweit auch Vorrang vor den Entschädigungsansprüchen nach § 42 BImSchG (passiver Schallschutz). Das Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers sieht jedoch keinen umfassenden aktiven sondern überwiegend passiven Lärmschutz vor. Insoweit beruft sich der Vorhabenträger darauf, dass sich umfassender aktiver Schallschutz als unverhältnismäßig erweisen würde.

Hinsichtlich möglicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen (vgl. dazu auch Einwendungen der Stadt Hockenheim in Abschnitt III. 2.8.1.4.2.5 und Mustereinwendungen in Abschnitt III. 2.8.2 Punkte 8 und 9) ist auf Folgendes hinzuweisen:

- **Einhausung**

Eine Einbeziehung war nach Auffassung des Vorhabenträgers von vorneher- ein nicht erforderlich, weil sich bereits bei einer Grobprüfung ergebe, dass die- se Maßnahme offenkundig unwirtschaftlich sei.

Bei einer Überbauung der Gleise sei technisch eine lichte Höhe von 6,90 m über SO einzuhalten.

Bei der RTB müsste auf einer Länge von ca. 2,9 km eine durchgehende Ein- hausung, bei den zwei Überholgleisen auf einer Länge von ca. 1,7 km und bei der NBS auf einer Länge von ca. 2,6 km eine Galerielösung vorgesehen wer- den. Daraus ergäben sich Gesamtkosten in Höhe von mindestens ca. 50 Mio. €.

Die Gesamtkosten würden damit 65 % mehr ausmachen als die in Ansatz ge- brachte Vollschutzvariante V13.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sind zwar die 65 % höheren Kosten nicht ohne weiteres nachvollziehbar. Bei Kosten von ca. 36 Mio. € für den Voll- schutz V13 betragen die Mehrkosten „nur“ 40 %. Hinzu kommt, dass die Voll- schutzvariante V13 keine „wirkliche“ Vollschutzvariante ist, weil auch Variante V13 Schutzfälle ungelöst lässt. Die Mehrkosten für die Einhausung würden sich dadurch im Verhältnis zu einer „echten“ Vollschutzvariante V13 – in un- bekannter Höhe – weiter verringern. Die von der Stadt Hockenheim erfolgte Anregung, der Kosten-Nutzen-Analyse eine tatsächliche Vollschutzvariante zugrunde zu legen, ist zwar vor diesem Hintergrund nachvollziehbar. Letztlich kommt es aber entscheidungserheblich nicht auf den Vergleich der Einhau- sung zur Vollschutzvariante V13 sondern zum Schutzzweck an. Insoweit hat die Anhörungsbehörde keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass die vom Vorhabenträger für eine Einhausung benannten Kosten in ihrer Größenord- nung völlig neben der Sache lägen. Auch die Stadt Hockenheim hat, soweit ersichtlich, den vom Vorhabenträger für eine Einhausung genannten Kosten- rahmen nicht ernsthaft in Frage gestellt. Ob Kosten in dieser Größenordnung bereits per se unverhältnismäßig sind, ist eine Rechtsfrage, die zuvörderst von der Planfeststellungsbehörde zu beurteilen ist. Vor diesem Hintergrund hat die Anhörungsbehörde – zunächst – darauf verzichtet, den Vorhabenträger zu weiteren, detaillierteren, ggf. aufwändigen Untersuchungen anzuhalten, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde möglicherweise nicht veranlasst sind.

- **Sog. niedrige Schallschutzwände**

Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt, diese „neue Technologie zur Lärm-minderung“ hätte nicht in die Überlegungen einbezogen werden müssen, da sie noch nicht dem Stand der Technik entspräche. Danach müsse sie zumindest soweit erprobt sein, dass ihre praktische Eignung als gesichert erscheine. Das sei schon deshalb nicht der Fall, weil sie noch keine Anerkennung durch das Eisenbahn-Bundesamt erfahren hätte. Insbesondere sei darauf hinzuweisen, dass die sich in einer Höhe von 55 cm bzw. 74 cm über SO bewegenden sog. niedrigen Schallschutzwände ihre Schutzwirkung anstelle herkömmlicher Schallschutzwände, nicht zusätzlich zu diesen entwickelten. Sie könnten die lärm-mindernde Wirkung hoher Wände keinesfalls erreichen. Niedrige Schallschutzwände seien deshalb keine geeignete Maßnahme.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sind die vom Vorhabenträger vorgebrachten Argumente im Ergebnis nicht von der Hand zu weisen.

- **Schienenstegdämpfer bzw. Schienenabschirmungen**

Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt, diese „neue Technologie zur Lärm-minderung“ hätte nicht in die Überlegungen einbezogen werden müssen, da sie noch nicht dem Stand der Technik entspräche. Danach müsse sie zumindest soweit erprobt sein, dass ihre praktische Eignung als gesichert erscheine. Das sei schon deshalb nicht der Fall, weil sie noch keine Anerkennung durch das Eisenbahn-Bundesamt erfahren hätte. Insbesondere sei darauf hinzuweisen, dass sowohl der Einsatz von Schienenstegdämpfern, bei denen eine Dämpfung der Schienenschwingungen durch Masse-Feder-Systeme erfolge, als auch der von Schienenstegabschirmungen, die die Abstrahlung des von der Schiene ausgehenden Luftschalls minderten, grundsätzlich geeignet seien, um eine Lärm-minderung, die im Bereich zwischen 2 dB(A) und 3 dB(A) angenommen werden könne, herbeizuführen. Es lägen allerdings keine Erkenntnisse vor, ob diese Maßnahmen zusätzlich zum BüG bzw. i.V.m. den bereits vorhandenen Wirkungen der – hohen – Schallschutzwände ähnliche Pegelminderungen erwarten ließen. Zudem sei der dauerhafte Einsatz weder technisch zugelassen noch akustisch anerkannt.

Die Aussage, dass der dauerhafte Einsatz dieser Technologien weder technisch zugelassen noch akustisch anerkannt sei, kann nach Auffassung der

Anhörungsbehörde in dieser Form nicht länger aufrechterhalten werden. In der Anmerkung 2 der Nr. 4.5 der Anlage 2 zu § 4 16. BImSchV heißt es:

„Schienenstegdämpfer ist eine Dämpfungsmaßnahme, Schienenstegabschirmung ist eine Abschirmmaßnahme für Schienenfuß und Schienensteg; beide Technologien sind Schallschutzmaßnahmen.“

Da das vorliegende Verfahren vor der entsprechenden Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung eingeleitet wurde, hat sich im Erörterungstermin u.a. die Frage ergeben, ob dies für das laufende Verfahren noch relevant sein könne (vgl. dazu auch Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 135 ff.), weil nach § 4 Abs. 3 16. BImSchV abweichend von Absatz 1 Satz 1 für Abschnitte von Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden ist. Der Vorhabenträger hat daraufhin zugesagt, zu prüfen, wann Schienenstegdämpfer angewendet werden dürfen. Insoweit wurde der Vorhabenträger auch von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 07.08.2015 nochmals um ergänzende Stellungnahme gebeten.

In seiner Stellungnahme vom 23.10.2015 hat der Vorhabenträger mitgeteilt, Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmung gehörten zu den „Innovativen Schutzmaßnahmen, die im Zusammenhang mit der neuen Berechnungsvorschrift „Schall 03“ mit der Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV vom 18.12.2014 eingeführt worden seien. Die anerkannten und in obiger Verordnung festgeschriebenen Pegelkorrekturen ließen sich allerdings nicht auf die Berechnungen nach der bis zum 31.12.2014 geltenden – und bei vorliegender Planfeststellung zutreffend angewandten – Berechnungsvorschrift übertragen. Damit könnten sie im vorliegenden Fall auch nicht angesetzt werden.

Die Anhörungsbehörde gibt insoweit Folgendes zu bedenken: Die Schall 03 dient zwar in ihrer jeweiligen Fassung als Berechnungsgrundlage für die Erstellung des Gutachtens. Ein bereits erstelltes Gutachten, das in einem noch 2014 bekannt gemachten Verfahren vorgelegt wurde, muss deshalb nicht die geänderte Rechtslage berücksichtigen, sondern darf noch die Fassung be-

rücksichtigen, die bei seiner Erstellung galt. Die Schall 03 dient allerdings in erster Linie der „Berechnung von Schallemissionen und Schallimmissionen“. Die Übergangsregelung soll insoweit zur weitgehenden Vermeidung des Umstellungsaufwands für laufende Planfeststellungsverfahren in erster Linie sicherstellen, dass nicht die gesamte Lärmberechnung ggf. mit neuer Offenlage wiederholt werden muss, weil sich Berechnungsverfahren geändert haben. Beim Einsatz der hier in Rede stehenden Technologien geht es jedoch in erster Linie nicht um Berechnungsverfahren sondern darum, dass nach dem Stand der Technik wirksame Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung stehen könnten, die auch nach der Schall 03-alt vom Eisenbahn-Bundesamt hätten anerkannt und damit einbezogen werden können. Dass die Übergangsregelung den Zweck haben sollte, nach dem Stand der Technik wirksame Lärmschutzmaßnahmen, die ohne die Änderung der 16. BImSchV hätten einbezogen werden können, von der Einbeziehung auszuschließen, drängt sich der Anhörungsbehörde nicht auf. Systematisch gesehen würde es sich insoweit um eine „nicht herkömmliche Bahntechnik“ im Sinne der Schall 03-alt handeln, die nach § 5 16. BImSchV-neu einbezogen werden kann, ohne dass für § 5 16. BImSchV-neu seinerseits eine Übergangsregelung gilt.

Sollte die Planfeststellungsbehörde die Auffassung des Vorhabenträgers nicht teilen, wäre ggf. eine ergänzende Stellungnahme des Vorhabenträgers zur Wirksamkeit erforderlich.

- **High Speed Grinding (Hochgeschwindigkeitsschleifen)**

Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt, diese „neue Technologie zur Lärminderung“ hätte nicht in die Überlegungen einbezogen werden müssen, da sie noch nicht dem Stand der Technik entspräche. Danach müsse sie zumindest soweit erprobt sein, dass ihre praktische Eignung als gesichert erscheine. Das sei schon deshalb nicht der Fall, weil sie noch keine Anerkennung durch das Eisenbahn-Bundesamt erfahren hätte. Insbesondere sei darauf hinzuweisen, dass die Wirkungen des High Speed Grindings in etwa denen des „BüG entsprechen“. Dieses sei bereits vorgesehen. Zudem sei der dauerhafte Einsatz weder technisch zugelassen noch akustisch anerkannt.

Die Aussage, dass der dauerhafte Einsatz dieser Technologie weder technisch zugelassen noch akustisch anerkannt sei, kann nach Auffassung der Anhörungsbehörde in dieser Form nicht länger aufrechterhalten werden. In

den „Erläuterungen zur Anlage 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) Teil 1: Erläuterungsbericht Stand 23. Februar 2015“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur heißt es dazu:

„Das im Konjunkturpaket II erfolgreich erprobte Hochgeschwindigkeitsschleifen (HSG) kann neben dem bisher eingesetzten akustischen Schleifverfahren angewendet werden. Voraussetzung ist, dass das Eisenbahn-Bundesamt Festlegungen zum HSG getroffen hat.“

Hinsichtlich der Wirkungen lassen sich aus Sicht der Anhörungsbehörde die vom Vorhabenträger vorgebrachten Argumente im Ergebnis jedoch nicht von der Hand weisen.

- **Geschwindigkeitsbeschränkungen und/oder verbindliche Verlagerungen auf die NBS**

Der Vorhabenträger ist der Auffassung, dass es sich bei der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung um eine – reine – Bauplanfeststellung handele, so dass betriebsbeschränkende Maßnahmen nicht in Betracht kämen. Auf mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 28.05.2015 unter Nennung von Rechtsprechung übermittelten Hinweis, dass betriebliche Regelungen als Schutzmaßnahme durchaus in Betracht kämen, hat der Vorhabenträger geantwortet, der Grundsatz der Bauplanfeststellung gelte unverändert und unbeschadet der genannten Urteile fort. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei ausschließlich der Bau oder die wesentliche Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen. Für betriebsregelnde Maßnahmen bestehe keine Rechtsgrundlage. Bei der genannten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.11.2013 handele es sich um eine nicht verallgemeinerbare Ausnahmefallgestaltung. Es sei dort lediglich um die Zusage eines interimistischen betrieblichen Schallschutzes gegangen. Mit einer solchen Fallgestaltung sei der vorliegende Sachverhalt nicht vergleichbar. Im Übrigen würden auch im vorliegenden Fall betriebsregelnde Maßnahmen nicht in Betracht kommen. Bei der Strecke handele es sich betrieblich um ein „Nadelöhr“. Betriebliche Einschränkungen hätten nicht nur erheblichen Einfluss auf den Schienenverkehr im südwestdeut-

schen Raum, sondern würden auch die Leistungsfähigkeit des europäischen Güterverkehrskorridors Rotterdam-Genua beeinträchtigen.

Die Anhörungsbehörde folgt der Auffassung des Vorhabenträgers, dass betriebliche Regelungen nicht oder allenfalls vorübergehend in Betracht kämen, nicht. Betriebliche Regelungen kommen als Schutzmaßnahme durchaus in Betracht. Insoweit wird u.a. auf folgende Entscheidungen verwiesen:

- BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12, 7 A 28/12 (7 A 22/12) –, juris. Dort heißt es u.a.:

„Als weitere Maßnahme zur Reduzierung des Schienenlärms kommt auch die Festlegung von Betriebsregelungen im Planfeststellungsbeschluss in Betracht. Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 Satz 1 AEG ist zwar nur der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen. Das schließt es aber nicht aus, dass aus Anlass einer „Bauplanfeststellung“ zur Bewältigung der vom Vorhaben und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte auch betriebsregelnde Anordnungen wie Nutzungsbeschränkungen – die durch die Deckelung auf die plangegebene Vorbelastung im Planfeststellungsbeschluss in der Sache ohnehin bereits verfügt worden sind – oder Geschwindigkeitsbegrenzungen getroffen werden (vgl. Krappel, DVBl 2012, 674 <676> sowie zu § 41 BImSchG insbes. Jarass, BImSchG, 10. Aufl. 2013, § 41 Rn. 59 und Reese, in: BeckOK BImSchG, § 41 Rn. 34.1). Inwieweit solchen Regelungen, wenn sie auf Dauer vorgesehen sind, die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenwegs entgegengehalten werden kann (siehe dazu Krappel, a.a.O. S. 677 f.), bedarf hier keiner Entscheidung. Bei einem Lärmschutz für eine Übergangszeit kann ein Vorrang der üblichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes jedenfalls nicht durchgreifen.“

- Obergerverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 17. Juli 2014 – 1 K 17/13 –, juris. Dort heißt es u.a.:

„Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung schließt betriebsregelnde Anordnungen zur Bewältigung der vom Vorhaben

und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte materiell-rechtlich nicht aus. Zur Reduzierung des Schienenlärms kommt auch die Festlegung von Betriebsregelungen im Planfeststellungsbeschluss in Betracht. Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 Satz 1 AEG ist zwar nur der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen. Das schließt es aber nicht aus, dass aus Anlass einer „Bauplanfeststellung“ zur Bewältigung der vom Vorhaben und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte auch betriebsregelnde Anordnungen wie Nutzungsbeschränkungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen getroffen werden (so BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28.12 u. a. -, juris Rdnr. 55). Inwieweit solchen Regelungen, wenn sie auf Dauer vorgesehen sind, die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenweges entgegen gehalten werden kann, hängt von den Auswirkungen im konkreten Einzelfall ab und bedarf der Abwägung. In jedem Fall schließt die Rechtsnatur als Betriebsregelung es nicht aus, diesen Aspekt bei der Bewältigung der Lärmschutzproblematik überhaupt zu berücksichtigen und in die Abwägungsentscheidung einzubeziehen. Die Abwägung setzt vielmehr das Einstellen von Überlegungen zu betriebsregelnden Anordnungen voraus. Hiervon zu unterscheiden ist der Umstand, dass dem Eisenbahnbundesamt bei der Auswahl der zu ergreifenden Maßnahmen ein Gestaltungsspielraum zusteht, so dass es im Rahmen seiner Abwägung zu entscheiden (und im Planfeststellungsbeschluss ggf. hinreichend plausibel zu machen) hat, ob eine zur Lärmreduzierung (allein oder in Kombination mit anderen Lärmschutzmaßnahmen) in Betracht kommende Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund der damit einhergehenden zeitlichen Verzögerung tatsächlich geeignet ist, die Attraktivität des Schienenverkehrs oder seine Funktionsfähigkeit ernsthaft in Frage zu stellen bzw. aus welchen anderen Gründen sich eine derartige betriebsregelnde Maßnahme nicht empfiehlt und stattdessen anderen Lärmschutzmaßnahmen der Vorzug zu geben ist. Welche Eingriffsintensität eine Geschwindigkeitsregelung aufweist, hängt vom Maß der Reduzierung, dem Zeitpunkt bzw. der Dauer der Maßnahme, der Art der betroffenen Züge etc. ab und lässt sich daher nur aufgrund der Gegebenheiten im Einzelfall beantworten. Im

Hinblick darauf greift auch der bloß abstrakte Einwand der Beklagten nicht durch, eine Geschwindigkeitsreduzierung führe zwingend zu einem anderen als dem beantragten Vorhaben, zumal sich insbesondere Geschwindigkeitsauflagen zeitlich einschränken lassen. Im Übrigen dienen Geschwindigkeitsangaben im Vorhabenplan der Beurteilung, welchen Anforderungen die Ausführung des Vorhabens in bautechnischer Hinsicht genügen muss; sie besagen nicht, dass die geplante Trasse tatsächlich und ständig zu den angegebenen maximalen Geschwindigkeiten befahren wird.“

- Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Urteil vom 01. Oktober 2014 - 1 D 22/12 –, juris. Dort heißt es u.a.:

„Aktiver Lärmschutz kann durch bauliche Vorkehrungen am Schienenweg wie etwa Lärmschutzwände und –wälle realisiert werden, als Beitrag zum aktiven Lärmschutz kann aber etwa auch die Anordnung eines besonders überwachten Gleises angesehen werden (vgl. BVerwG, B. v. 22.8.2007 – 9 B 8/07 – NVwZ 2007, 1427). **Nicht von vornherein ausgeschlossen sind auch betriebsregelnde Anordnungen wie Nutzungsbeschränkungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen** (Jarass, BImSchG, 10. Aufl. 2013, § 41 Rn. 59; Krappel, DVBl. 2012, 674 <676>; a. A.: Vallendar, UPR 2014, 241 <245>). Allerdings ist noch nicht abschließend geklärt, ob solchen Betriebsregelungen, wenn sie auf Dauer vorgesehen sind, die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenweges entgegengehalten werden kann (BVerwG, Urt. v. 21.10.2013 – 7 A 28/12 u. a. – NVwZ 2014, 730, Rn. 55; vgl. auch OVG Bremen, Urt. v. 19.1.1993 – 1 BA 11/92 – NVwZ-RR 1993, 468).“

Vor dem Hintergrund der o.g. Rechtsprechung, wonach die Beantwortung der Frage, inwieweit Regelungen, wenn sie auf Dauer vorgesehen sind, die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenweges entgegen gehalten werden kann, von den Auswirkungen im konkreten Einzelfall abhängt und der Abwägung bedarf und angesichts des Verlaufs der Erörterungsverhandlung (vgl. dazu auch Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 138 ff. 154), wurde der Vorhabenträger von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 07.08.2015 um ergänzende Stellungnahme gebeten. Mit Schreiben vom

23.10.2015 hat der Vorhabenträger seine grundsätzliche, von der Anhörungsbehörde nicht geteilte Auffassung erneuert, dass das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren keine Rechtsgrundlage für betriebliche Regelungen zur Verfügung stelle. Hilfsweise hat er im Wesentlichen ausgeführt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen vorliegend auch ansonsten ausgeschlossen wären. Ein verkehrlich attraktiver, sicherer und wirtschaftlicher Eisenbahnbetrieb sei ein schützenswerter öffentlicher Belang. Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere betriebliche Restriktionen stünden diesem Ziel entgegen und reduzierten die Kapazität der Strecke. Das Vorhaben sei auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsbedarfs ausgerichtet und entsprechend der verkehrlichen Belange technisch dimensioniert worden. Betriebliche Regelungen aus Gründen des Schallschutzes schieden ferner aus, da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden könnten.

Diese Ausführungen vermögen nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht zu überzeugen. Sie verkennen zum einen, dass ein „verkehrlich attraktiver, sicherer und wirtschaftlicher Eisenbahnbetrieb“ kein absoluter Belang ist sondern in „Konkurrenz“ zu anderen Belangen steht. Der Belang der Erhaltung/Herstellung „gesunder Wohnverhältnisse“ und der Schutz vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen stellen insoweit ebenfalls schützenswerte öffentlicher Belange dar, hinter denen der Belang eines „verkehrlich attraktiven, sicheren und wirtschaftlichen Eisenbahnbetriebs“ ggf. zurücktreten oder Einschränkungen erfahren muss. Ob die Ausführungen als Abwägungsmaterial hinsichtlich der Frage einer möglichen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenweges ausreichend sind, muss zuvörderst von der Planfeststellungsbehörde beurteilt werden. Zum anderen verkennt der Hinweis darauf, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden könnten, dass es vor dem Hintergrund des Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen gerade darum geht, ggf. durch ein Bündel aktiver Schallschutzmaßnahmen entweder den Vollschutz oder einen möglichst weitgehenden – noch verhältnismäßigen – aktiven Schallschutz zu erreichen. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen eine Form des aktiven Schallschutzes darstellen und die vom Vorhabenträger bevorzugte Maßnahme keinen Vollschutz erreicht, kann die Einbeziehung von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht durch den Verweis auf Maßnahmen, die dem Vorranggebot nicht – uneingeschränkt – gerecht werden, ausgeblendet werden. Dementsprechend hat auch das Oberverwaltungsgericht des

Landes Sachsen-Anhalt (a.a.O.) den dort streitgegenständlichen Beschluss des Eisenbahn-Bundesamtes wegen Abwägungsdefiziten für rechtswidrig erklärt und den dortigen Klägern einen Anspruch auf Neubescheidung zugesprochen.

- **BüG**

Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt (vgl. dazu auch unter Abschnitt III. 2.8.2 Punkt 9), das „BüG“ stelle eine Möglichkeit des aktiven Schallschutzes direkt an der Quelle dar. Es sei Stand der Technik.

Dabei werde von einer Pegelminderung von 3 dB(A) und nicht nur von 2 dB(A) ausgegangen.

Der Bahnhofsbereich sei insofern ausgespart worden, als 50 m vor und nach den Bahnsteigen kein BüG angesetzt worden sei. Auch seien nur Abschnitte berücksichtigt, bei denen die Weichen mit einem Radius von 1200 m ausgestattet worden seien, so dass der Messzug die geforderte Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen und beibehalten könne.

Der – hohe – Anteil von Güterverkehr sei dadurch berücksichtigt, dass der Abschlag mit maximal 3 dB(A) angesetzt werden dürfe, obwohl Personenzüge einen deutlich höheren Abschlag rechtfertigen würden.

Der Schleifvorgang sei eine Instandhaltungsmaßnahme, die nicht wesentlich von einer Zugvorbeifahrt abweiche und bei der prognostischen Bewertung des Schienenverkehrslärms nicht zu berücksichtigen sei.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist insbesondere auf die Anmerkungen 1 und 2 der Nr. 4.5 der Anlage 2 zu § 4 16. BImSchV hinzuweisen. Dort heißt es:

„Das „besonders überwachte Gleis (büG)“ ist eine Schallschutzmaßnahme mit einer besonderen Form der Überwachung und Pflege der Schienenfahrflächen. Sie beruht auf der Erkenntnis, dass neben dem fahrzeugartabhängigen Zustand der Radlaufflächen vor allem der Fahrflächenzustand der Schienen eine entscheidende Rolle bei der Entstehung des Rollgeräusches spielt. Beim Einsatz dieser Maßnahme werden bestimmte Gleisabschnitte in regelmäßigen Abständen auf ihren akustischen Zustand hin überprüft und im Bedarfsfall mit einem besonderen Schleifverfahren geschliffen (akustisches Schleifen). Die Maßnahme zielt da-

rauf ab, dass auf solchen Gleisabschnitten stets ein überdurchschnittlich guter, d. h. glatter Fahrflächenzustand der Schienen vorhanden ist und das Rollgeräusch entsprechend gering auftritt.“

„Die Maßnahme „büG“ ist mit folgenden Festlegungen verbunden:

- Vor der Inbetriebnahme von Streckenabschnitten mit der Maßnahme „büG“ und nach jedem akustischen Schleifen gilt das Gleis als abgenommen, wenn es mit den für das büG-Schleifen anerkannten Verfahren Verfügung Pr.1110 Rap/Rau 98 vom 16.3.1998 (VkBl. 1998, Heft 7, S. 262, lfd. Nr. 74) bearbeitet wurde.*
- Die schalltechnische Überwachung des „büG“ erfolgt durch eine Befahrung mit dem Schallmesswagen (SMW). Die erste Befahrung ist spätestens zwölf Monate nach der Inbetriebnahme des Streckenabschnittes mit der Maßnahme „büG“ durchzuführen. Jede weitere Befahrung mit dem SMW findet spätestens zwölf Monate nach der vorigen Befahrung statt.*
- Zeigt der SMW für einen Gleisabschnitt einen Messwert von +2 dB (Auslöseschwelle) oder mehr an, so wird dieser Gleisabschnitt innerhalb der nächsten zwölf Monate nach der Befahrung akustisch geschliffen. Ein akustisches Schleifen ist nicht erforderlich, wenn der Gleisabschnitt nicht länger als 50 m ist und auf den an einer Seite oder an beiden Seiten anschließenden Gleisabschnitten von mindestens 200 m Länge die Auslöseschwelle nicht überschritten oder dort die Maßnahme „büG“ nicht durchgeführt wird.*
- Das akustische Schleifen kann entfallen, wenn durch geeignete Schleifverfahren wie z. B. das Hochgeschwindigkeitschleifen nachgewiesen wird, dass der durch den SMW angezeigte Messwert kleiner als +1 dB ist.*

Gemäß § 5 Absatz 3 Satz 2 sind weitergehende Festlegungen der zuständigen Behörde zu beachten.“

Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger diesbezüglich eine Zusage gemacht (vgl. Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 130). Mit Schreiben vom 07.08.2015 hat die Anhörungsbehörde insoweit um Präzisierung/Konkretisierung gebeten. Der Vorhabenträger hat sich mit Schreiben vom 23.10.2015 dahingehend geäußert, beim BüG handele es sich um ein Verfah-

ren, bei dem der Gleiszustand überwacht und bei Bedarf mit akustischer Wirkung geschliffen werde. Dieses Verfahren sei vom Eisenbahn-Bundesamt mit Verfügung vom 16.03.1998 – Az. Pr.1110 Rap/Rau 98 – und der Änderungsverfügung 19.08.2008 anerkannt und festgeschrieben worden. Mit dem PFB werde darauf Bezug genommen und das Verfahren eindeutig festgeschrieben (verbrieft). Eine darüber hinausgehende Garantie des Vorhabenträgers erübrige sich damit.

Die Anhörungsbehörde hat die sich daraus ergebende Zusage unter Abschnitt IV.2 1. festgehalten. Sollte es zu einer Planfeststellung kommen, die das BÜG beinhaltet, schlägt die Anhörungsbehörde im Übrigen zumindest die in Abschnitt IV.1 3.2.2.3 aufgeführten Nebenbestimmungen vor.

- **Schallschutzwände**

Die sog. Vollschutzvariante V13 deckt nicht alle Schutzfälle ab. Eine Vollschutzvariante ausschließlich unter Verwendung oder unter Einbeziehung von Schallschutzwänden wird in den Planunterlagen daher im Ergebnis nicht dargestellt. Insoweit ist jedoch zu berücksichtigen, dass nach dem Eindruck der Anhörungsbehörde die Stadt Hockenheim Lärmschutzwände, die – wesentlich – höher als 8 m wären, als städtebaulich unverträglich einordnen würde (vgl. Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 155 f. – „Dann sind wir dazu gekommen, dass wir gesagt haben: Von der Verträglichkeit her und auch von der Eingrünung her, 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.“). Die sog. Vollschutzvariante V13 bedingt laut Gutachten bereits Wandhöhen zwischen 14 und 20 m. Bei einer „echten“ Vollschutzvariante lägen die Wandhöhen demnach mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit noch höher. Die Anhörungsbehörde hat keine Veranlassung die städtebauliche Bewertung der Stadt Hockenheim in Zweifel zu ziehen. So weist z.B. auch das Bayerische Landesamt für Umwelt darauf hin, dass die Wandhöhe aus statischen Gründen meist auf sechs Meter begrenzt sei. Solche Höhen seien aber aus optischen Gründen nur selten vertretbar. Bei Bahnstrecken mit mehr als zwei Gleisen sei überdies eine Mittelwand in Verbindung mit niedrigen Außenwänden akustisch und städtebaulich günstiger als hohe Außenwände (UmweltWissen – Lärm; Lärm – Straße und Schiene, 2014). Im vorliegenden Bahnhofsbereich würden sich nach Auffassung der Anhörungsbehörde jedenfalls auch Wandhöhen von acht Metern noch als

städtebaulich verträglich darstellen. Lärmschutzwände, die – wesentlich – höher als 8 m wären, erwiesen sich jedoch von vorneherein als ungeeignet.

- **Schallschutzwälle**

Hinsichtlich von Schallschutzwällen beschreibt die Schalltechnische Untersuchung zwar den gegenwärtigen Bestand und die Tatsache, dass Schallschutzwälle grundsätzlich als aktive Schallschutzmaßnahmen anzusehen sind. Nähere Ausführungen dazu, warum ein Ausbau von Schallschutzwällen vorliegend von vorneherein nicht in Betracht kommt und ob sich die städtebauliche Situation in Bezug auf die Höhe dann nicht anders darstellen könnte, vermag die Anhörungsbehörde jedoch nicht zu erkennen.

- **Kombinationslösungen**

Ausgehend von seiner Auffassung, dass sowohl – dauerhafte – Geschwindigkeitsbeschränkungen als auch Schienenstegdämpfer bzw. Schienenabschirmungen als aktive Schallschutzmaßnahmen von vorneherein nicht in Betracht kommen, prüft der Vorhabenträger nicht, ob sich durch eine Kombination verschiedenster Maßnahmen, ggf. auch unter Einbeziehung von Schallschutzwällen, ein Vollschutz erreichen ließe und wie sich dies kostenseitig darstellen würde.

Die beschriebene Sicht- und Vorgehensweise des Vorhabenträgers dürfte nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht zuletzt vor dem Hintergrund der höchstrichterlichen und obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. aus jüngerer Zeit z.B.: Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Urteil vom 26. März 2014 – 8 C 10763/13 –, juris; Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 17. Juli 2014 – 1 K 17/13 –, juris) den zu beachtenden rechtlichen Maßstäben voraussichtlich nicht standhalten. Ob dieser – rechtliche – Ansatz zutreffend ist und ob sich daraus weiterer Ermittlungsbedarf ergibt, ist allerdings zuvörderst von der Planfeststellungsbehörde zu entscheiden.

Mit den vom Vorhabenträger gewählten Ansätzen ist ein Vollschutz offensichtlich nicht zu erreichen. Zwar hätten aktive Schallschutzmaßnahmen nach § 41 BImSchG Vorrang vor den Entschädigungsansprüchen nach § 42 BImSchG (passiver Schallschutz). Im Weiteren würde die Anhörungsbehörde allerdings von folgenden Grundsätzen ausgehen:

- Nach den Vorschriften der §§ 41, 43 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV wäre beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dies gälte jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stünden. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert jedoch nicht.
- Betroffene hätten prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“ (Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV) durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Absatz 2 BImSchG Abstriche möglich wären. Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung wäre die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Jedoch bestünde dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 Absatz 2 BImSchG gezogenen Grenzen, d.h. die Auswahlentscheidung hätte sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren. Dabei wäre zu beachten, dass passive Schallschutzmaßnahmen keine Schutzmaßnahmen im Sinne von § 41 BImSchG darstellen, sondern nach § 42 BImSchG ein technisch-realer Entschädigungsanspruch auf Erstattung der erbrachten Aufwendungen bestünde. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung wäre eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22.08 mit weiteren Nachweisen).
- Dabei entspräche es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären. Vielmehr wäre grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme, also den „Vollschutz“ aufzuwenden wäre. Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, wären – ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22.08 mit

- weiteren Nachweisen). Insbesondere wäre zu prüfen, ob nicht zumindest sichergestellt werden könnte, dass für keinen oder möglichst wenige Nachbarn der Anlage spürbare Grenzwertüberschreitungen verblieben.
- Ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünden, hinge davon ab, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz zuzuschreiben wäre. Hierfür wäre die Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 41 Abs. 1 BImSchG) ausschlaggebend. Bei der Abwägung über ein Schutzkonzept aktiver Maßnahmen wären auch die besonderen örtlichen Gegebenheiten zu beachten. Es bestünde insoweit für die Planfeststellungsbehörde ein Abwägungsspielraum, bei dessen Handhabung eine Gewichtung widerstreitender Belange vorgenommen werden könnte. Dazu würden auch öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativer Betroffener gehören – z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch einer Lärmverlagerung (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 43.08 mit weiteren Nachweisen).
 - Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks wären die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten wären bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall) (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22.08 mit weiteren Nachweisen).
 - Ausgangspunkt einer Verhältnismäßigkeitsprüfung wäre dabei nicht ein Minimalschutzkonzept, bei dessen „Verbesserung“ die Zusatzkosten zu den zusätzlich gelösten Lärmschutzfällen ins Verhältnis gesetzt würden. Vielmehr wären die für einen Vollschutz erforderlichen Schutzmaßnahmen in Form von Variantenrechnungen schrittweise abzustufen (z.B. durch Reduzierungen von Wandhöhen), um den „gerade noch verhältnismäßigen Aufwand“ zu ermitteln. Als Kenngröße wäre dabei das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Zahl der insgesamt gelösten Schutzfälle in den Blick zu nehmen. Grundlage der Abwägung wären die Kosten je gelöster Schutzfall.

Aus diesen Grundsätzen ergäbe sich für den Vorhabenträger und insoweit auch für die Planfeststellungsbehörde nach Auffassung der Anhörungsbehörde im Wesentlichen folgendes Prüfprogramm:

- Der Bereich der schutzbedürftigen Bebauung wäre in räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte zu unterteilen.

Im schalltechnischen Gutachten wird der Begriff „Schutzabschnitt“ nicht ausdrücklich verwendet. Im Ergebnis orientiert sich der „Schutzabschnitt“ an der Bebauung im Bereich der Bahntrassen.

- Es wären alle zu lösenden Schutzfälle zu ermitteln. Die Anzahl der Schutzfälle ergäbe sich aus der Zahl der Nutzungseinheiten mit Lärmschutzansprüchen in den jeweils zu berücksichtigenden Beurteilungszeiträumen. Ein Lärmschutzanspruch läge dann vor, wenn für eine Wohneinheit, Gewerbeeinheit die Grenzwerte nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV unter Beachtung der jeweils ausgeübten zu schützenden Nutzung (§ 2 Absatz 2 und 3 der 16. BImSchV) überschritten wären. Lägen für eine Nutzungseinheit Lärmschutzansprüche nur am Tag oder nur in der Nacht vor, so handelte es sich um einen Schutzfall. Bei Ansprüchen tagsüber und nachts lägen zwei Schutzfälle vor. Insbesondere bei Wohngebäuden errechnete sich die Anzahl der Schutzfälle aus der Zahl der WE mit Lärmschutzansprüchen am Tag zuzüglich der WE mit Lärmschutzansprüchen nachts. Einer WE mit Lärmschutzansprüchen tags und nachts entsprächen daher zwei Schutzfälle.

Bereits unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.2, Spiegelstrich 3 hat die Anhörungsbehörde darauf hingewiesen, dass zweifelhaft erscheint, ob das aufgeführte „Abschätzverfahren“ geeignet ist, die abschließende Beurteilung insoweit jedoch der zuständigen Planfeststellungsbehörde überlassen.

Darüber hinaus hat die Stadt Hockenheim, insbesondere im Schreiben vom 25.06.2015 geltend gemacht, dass „rund 200 Schutzfälle“ aus den Bebauungsplänen „2. und 3. Gewann Biblis“ (6. Änderung) und „Baublock Hirschstraße/Untere Hauptstraße“ nicht berücksichtigt worden seien. Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 23.10.2015 zunächst auf seine Zusage (vgl. unter Abschnitt IV.2 2., vgl. dazu auch den Vorschlag der Anhörungsbehörde unter Abschnitt IV.1 3.2.2.4) verwiesen. Auch darüber hinaus hält er jedoch eine

Korrektur zur Planfeststellung nicht für erforderlich. Hinsichtlich der Bebauungspläne „2. und 3. Gewann Biblis“ geht er davon aus, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bei allen untersuchten Varianten V1 – V12 zwar überschritten würden. Insofern fielen diese aber nicht als gelöste Schutzfälle ins Gewicht und würden somit die Abwägung nicht beeinflussen. Hinsichtlich des „Baublocks Hirschstraße/Untere Hauptstraße“ geht er davon aus, dass die zusätzlichen Gebäude bei allen untersuchten Varianten V1 – V12 als gelöste Schutzfälle erschienen und sich lediglich in den Absolutwerten der Kosten pro Schutzfall niederschlugen. Für die Abwägung wären die zusätzlichen Gebäude ohne Belang.

Die Anhörungsbehörde gibt Folgendes zu bedenken: die Planfeststellungsbehörde hat zunächst die eine sachgerechte Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange erst ermöglichenden tatsächlichen Feststellungen zu treffen. Dazu gehört auch, dass **alle** zu lösenden Schutzfälle zu ermitteln sind. Das ist nach den eigenen Ausführungen des Vorhabenträgers jedoch – zumindest teilweise – noch nicht erfolgt. Dass dies von vorneherein keine Auswirkungen auf die Gesamtabwägung haben kann, vermag die Anhörungsbehörde nicht ohne weiteres zu „unterschreiben“. In jedem Fall ergeben sich, insoweit gerade nicht näher bekannte Auswirkungen auf die Zahl der Entschädigungsberechtigten (passiver Schallschutz). Insofern liegt eine Ergänzung der Unterlagen nahe.

- Ausgehend von einem Schallschutzkonzept aktiver Maßnahmen, das alle im jeweiligen Schutzabschnitt auftretenden Schutzfälle löste (Vollschutz), wären im Rahmen von Variantenrechnungen **schrittweise geeignete Abstufungen** vorzunehmen (z.B. Reduzierungen der Höhe von Lärmschutzwänden). Dabei wäre es nicht zu beanstanden, wenn nach einer entsprechenden Grobanalyse nicht jede denkbare Abstufung untersucht würde.

Es erscheint zweifelhaft, ob der methodische Ansatz des Gutachtens dieser Vorgabe genügt, denn laut Gutachten erfolgt unter Berücksichtigung der baulichen Realisierbarkeit sowie aus städtebaulichen Gesichtspunkten ausgehend von den derzeit bestehenden Schallschutzwänden eine **schrittweise Erhöhung** bis zu einer maximalen SSW-Höhe von 8 m über Schienenoberkante.

Bereits oben unter „**Einhausung**“ und „**Kombinationslösungen**“ hat die Anhörungsbehörde ferner darauf hingewiesen, dass keine „wirkliche“ Voll-

schutzvariante dargestellt ist, die Anhörungsbehörde jedoch aus den dort genannten Gründen darauf verzichtet, den Vorhabenträger zu weiteren, detaillierteren, ggf. aufwändigen Untersuchungen anzuhalten, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde möglicherweise nicht veranlasst sind.

Die nachfolgenden Betrachtungen der Anhörungsbehörde zur Verhältnismäßigkeit basieren dementsprechend auf einem aus Sicht der Anhörungsbehörde noch unzureichenden Abwägungsmaterial.

Um Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte östlich der Bahntrasse annähernd vollständig zu vermeiden, wären laut Gutachter im Bereich der Bestandswände (inklusive des Lückenschlusses südlich des Bahnhofes – Raumgitterwand) zusätzlich zur Maßnahme „BüG“ Schallschutzwandhöhen zwischen 14 m und 20 m über SO erforderlich. Mit dieser vom Gutachter so bezeichneten „Vollschutzvariante“ wären tagsüber keine Grenzwertüberschreitungen mehr zu erwarten und es verblieben etwa 218 Wohneinheiten (inklusive der Bebauung westlich der Bahntrasse) mit – geringfügigen – Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum. Diese Variante wird vom Gutachter sowohl aus städtebaulichen als auch aus wirtschaftlichen Gründen als unverhältnismäßig angesehen. Letzteres im Hinblick auf die erforderlichen Investitionskosten in Höhe von ca. 36 Mio. € (zum Vergleich: die vom Vorhabenträger bevorzugte Variante <V07> würde Kosten in Höhe von ca. 6 Mio. € und die von der Stadt noch am ehesten bevorzugte Variante <V12> Kosten in Höhe von ca. 16 Mio. € verursachen).

Bereits oben unter „**Schallschutzwände**“ hat die Anhörungsbehörde darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Bewertung der Wandhöhen aus städtebaulicher Sicht keine durchgreifenden Bedenken bestehen.

- Als Grundlage für die vorzunehmende Abwägung nach § 41 Absatz 2 BImSchG wären für jede untersuchte Variante die Kosten je gelöster Schutzfall zu ermitteln. Diese ergäben sich als Quotient der Gesamtkosten der jeweiligen Variante aktiver Maßnahmen – die Kosten für ggf. verbleibende passive Maßnahmen bleiben dabei unberücksichtigt – und der Zahl der gelösten Schutzfälle.

Die Stadt Hockenheim und die – übrigen – Einwender haben die Richtigkeit der Variantenabwägung bestritten. Hinsichtlich der insoweit im Wesentlichen

maßgeblichen Argumente und der Antworten des Vorhabenträgers wird insbesondere auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.8.1.4.2.6 und 2.8.2 Punkte 6 und 7 verwiesen.

Von den aufgeführten Varianten sei hier nur auf V07, die vom Vorhabenträger verfolgt wird, und V12, die, soweit nicht die Schallschutzgarantie doch noch zum Tragen kommt, als Minimum von der Stadt gefordert wird, eingegangen.

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde sind insoweit weder die Ausgangsparameter (vgl. auch unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.2, Spiegelstrich 3) noch die vom Gutachter dargelegten Ergebnisse ohne weiteres nachvollziehbar.

Bei der Variante V07 (nur BüG) zeigt sich laut Gutachter, dass mit den bereits vorhandenen Schallschutzwänden und der zusätzlichen Maßnahme „BüG“ die IGW der 16. BImSchV an etwa 13.285 IP d.h. an etwa 3.091 WE überschritten würden. Es verblieben trotz der Maßnahme „BüG“ an der bahnnächsten Wohnbebauung Überschreitungen der maßgebenden IGW von bis zu 3 dB(A) tagsüber und bis zu 15 dB(A) nachts. Es zeige sich, dass allein die Maßnahme „BüG“ eine mittlere Pegelminderung von etwa 2 dB(A) bewirke. Vor diesem Hintergrund lehnen die Stadt Hockenheim und die Einwender die Antragsvariante bereits als ungeeignet ab, insbesondere mit dem, aus Sicht der Anhörungsbehörde nachvollziehbaren Argument, dass bei anderen Verfahren, in denen Lärmbetroffene Maßnahmen vorschlagen, deren Wirkung < 3 dB(A) betrage, Vorhabenträger, auch die DB, diese i.d.R. mit dem Argument zurückwiesen, dass dies „nichts bringe“ (vgl. Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 159 ff.). Ob die Maßnahme deshalb allerdings tatsächlich bereits ungeeignet wäre, erscheint der Anhörungsbehörde zweifelhaft. Zwar bestreitet der Vorhabenträger nicht, dass das 3-dB(A)-Kriterium akustisch tatsächlich relevant sein kann, weist aber darauf hin, dass durch die Maßnahme zahlreiche Schutzfälle gelöst werden können. Insofern sei eine Wirkung vorhanden (vgl. Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 163 f.). Letztlich bedarf diese Frage aber keiner abschließenden Entscheidung, weil, wie noch ausgeführt wird, aus Sicht der Anhörungsbehörde eine wirkgünstigere und dennoch verhältnismäßige Alternative zur Verfügung stünde.

Der Gutachter selbst geht nämlich davon aus, dass die Schallschutzvariante V12 die schalltechnisch wirksamste Situation darstellt. Nur durch die Kombina-

tion aus BÜG und Wanderhöhung ließen sich nämlich mittlere Pegelminderungen von mehr als 3 dB(A) erzielen. Erst ab der Schallschutzvariante 09 bei einer mittleren Pegelminderung ≥ 3 dB(A) sei eine nennenswerte und spürbare Verbesserung der schalltechnischen Situation zu erwarten. Dementsprechend ergebe sich erst mit V09 eine Reduzierung der WE mit GWÜ von mehr als 30%. Bei der Variante V12 würden demnach die IGW der 16. BImSchV – nur noch – an etwa 7.212 IP d.h. an etwa 2.117 WE überschritten. Deshalb ist auch die Aussage, die Variante V12 koste insgesamt gesehen das Dreifache mit der Wirkung, dass man letztendlich noch immer unter 3 dB(A) läge (vgl. Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 163) aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht ohne weiteres nachvollziehbar. Trotz dieses gutachterlichen Ausgangsbefundes ist eine detaillierte Darstellung der Variante V12 nicht ersichtlich, insbesondere erfolgt, soweit ersichtlich, keine Auflistung der bei Realisierung von V12 gelösten Schutzfälle.

Bei Variante V07 würden im Ergebnis ca. 964 (Differenz zwischen den 4.055 WE mit Überschreitungen im Bestand und 3.091 WE mit Überschreitungen bei V07), bei Variante V12 ca. 1.938 WE (Differenz zwischen den 4.055 WE mit Überschreitungen im Bestand und 2.117 WE mit Überschreitungen bei V12) geschützt. Der Wirkungsgrad von V12 wäre insoweit mehr als doppelt so hoch wie bei V07. Sämtliche Beurteilungsparameter hinsichtlich der mittleren Beurteilungspegel und der mittleren Pegelminderung sind bei V12 deutlich besser als bei V07. V12 stellt damit – nach dem sog. Vollschutz – die wirkgünstigste Maßnahme dar, während V07 insoweit erst an achter Stelle folgt.

Nimmt man die Anzahl der WE mit beseitigter Grenzwertüberschreitung als – einen – gelösten Schutzfall (vgl. Schallgutachten, Seite 29, Fußnote 9), was zunächst nur eine Annahme ist und den Realitäten nicht entsprechen muss, dann ergäbe sich folgendes Bild: Die Kosten je gelöster Schutzfall betragen bei V07 ca. 6.064 € und bei V12 ca. 8.229 € (Der Vorhabenträger selbst geht bei V12 sogar von noch niedrigeren Kosten in Höhe von 7.598,00 € pro gelöstem Schutzfall aus – vgl. Gegenäußerungen des VHT zu Einwendung Nr. 617 („T 009“), Stand: 15.08.2013.). Da bei V07 für die aktiven Maßnahmen, soweit ersichtlich, die Kosten der Erhöhung der Raumgitterwand nicht eingestellt sind, müsste dies noch nachgeholt werden. Die Kosten für V07 würden sich dadurch in jedem Fall noch erhöhen.

Der Vorhabenträger „orientiert“ sich zwar am Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamts für die Erstellung schalltechnischer Gutachten. Allerdings greifen nach Auffassung der Anhörungsbehörde die Schlussfolgerungen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis, auch in Ansehung des Leitfadens, zu kurz. Zwar geht der Leitfaden vom Grundsatz aus, dass die Variante optimal ist, die die geringsten Kosten je gelöstem Schutzfall aufweist. Allerdings sind auch nach den Ausführungen des Leitfadens Varianten mit ungünstigerem Kosten-Nutzen-Verhältnis in den Fokus zu nehmen, wenn sie – und das ist nach dem Gesetzeswortlaut und unter Berücksichtigung der Rechtsprechung das Entscheidende – ebenfalls verhältnismäßig zum Nutzen sind. Dabei kann nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht unberücksichtigt bleiben, dass nach Realisierung der Variante V07 (ohne passiven Lärmschutz) weiterhin Überschreitungen im grundrechtsrelevanten Bereich verblieben. Greift man die u.g. (vgl. Abschnitt III. 2.3.1.1.3) Orientierungswerte für die Schwelle der Grundrechtsrelevanz von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts auf, bleibt festzuhalten, dass an 78 IO nachts der Wert von 60 dB(A) erreicht oder überschritten würde. Es handelt sich um die IO:

- n10400 (und zwar an 14 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 3,5 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A)),
- n16960 (und zwar an 15 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 7,3 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- n16980 (und zwar an 12 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 7,5 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- n16990 (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 5,4 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle),
- s16991 (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 5,7 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle),
- s17000 (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 5,5 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle),
- s17010 (und zwar an 21 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 8,3 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s17020 (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 5,9 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle),

- s17030 (und zwar an 3 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 7,2 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s17040 (und zwar an 5 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 7,2 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s17050 (und zwar an 3 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 6,2 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A)),
- s17080 (und zwar an 9 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 5 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- n00005 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 7,0 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A)),
- n00010 (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 8,9 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- n00310 (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,1 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- n00970 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,2 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- n00980 (und zwar an 3 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,7 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- n00990 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,7 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- n01000 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,7 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- n01040 (und zwar an 20 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),

- n01590 (und zwar an 11 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,0 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- n02100 (und zwar an 7 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,2 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- n02150 (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,2 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- n02151 (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,9 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s10440 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s10450 (und zwar an 3 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s10560 (und zwar an 9 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s10570 (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,1 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s10580 (und zwar an 23 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s10600, (und zwar an 11 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,3 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s10620, (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,5 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s10730, (und zwar an 9 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),

- s10731, (und zwar an 5 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,8 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s10740 (und zwar an 7 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,8 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s10750, (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,5 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s10760, (und zwar an 8 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,8 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s10770, (und zwar an 5 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,7 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s10790, (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,1 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s10800, (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,5 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s11180 (und zwar an 6 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s11190 (und zwar an 11 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,6 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s11240 (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,4 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s11250 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,8 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s11260 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,8 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),

- s11500 (und zwar an 6 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,0 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s11501 (und zwar an 3 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,5 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s11510 (und zwar an 6 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s11511 (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,2 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s11820, (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 13,1 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s11960 (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,3 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s11990 (und zwar an 11 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 14,3 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 4 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s12790 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,4 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s12800 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,3 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s12810 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,6 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s12820 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,7 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s12830 (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,2 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),

- s12840 (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,7 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s12850 (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s12860 (und zwar an 6 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,1 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s12870 (und zwar an 6 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,5 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s12880 (und zwar an 6 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,3 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s12890 (und zwar an 6 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,6 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s12900 (und zwar an 8 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,8 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s12910 (und zwar an 12 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 14,4 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 4 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s12911 (und zwar an 7 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 13,5 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s12920 (und zwar an 8 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 13,5 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s14120 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,3 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s14140 (und zwar an 2 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,1 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),

- s14150 (und zwar an 9 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 13,9 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s14160 (und zwar an 3 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,7 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird),
- s14170 (und zwar an 8 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 14,0 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s14190 (und zwar an 9 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 14,0 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s14210 (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 13,0 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s14230 (und zwar an 9 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 13,7 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s14260 (und zwar an 9 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 13,5 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 3 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s14270 (und zwar an 5 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 12,3 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 2 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird),
- s14280 (und zwar an 4 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 11,3 dB(A) und der Gesundheitsschwelle in Höhe von 1 dB(A), wobei der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten wird) und
- s14290 (und zwar an 1 IP mit maximalen Überschreitungen des IGW in Höhe von 10,4 dB(A) bei Erreichung der Gesundheitsschwelle, wobei der Auslösewert der Lärmsanierung erreicht wird).

Die Anhörungsbehörde gibt darüber hinaus Folgendes zu bedenken: Es ist zwar nicht zu beanstanden, dass für die schalltechnische Beurteilung der Schienenbonus noch angesetzt wird (vgl. dazu die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.2, Spiegelstrich 2). Ob bei der Beurteilung der Frage, ob sich die Aufwendungen für den aktiven Schallschutz als unverhältnismäßig erweisen, die Tatsache, dass die Belastung der Betroffenen „eigentlich“ we-

sentlich höher ist, völlig außer Acht gelassen werden kann, erscheint jedoch zumindest in den Fällen fraglich, in denen bei Anwendung des Schienenbonus die Schwelle der Grundrechtsrelevanz schon erreicht bzw. überschritten ist.

Vor diesem Hintergrund ist für die Anhörungsbehörde bei einer Gesamtbeurteilung auch nicht ansatzweise ersichtlich, dass die Kosten für die Variante V12 außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünden. Angesichts der im Raume stehenden Gesundheitsgefahren dürfte sie wahrscheinlich sogar noch zu kurz greifen. Dies wäre, wenn die Planfeststellungsbehörde diesen – rechtlichen – Überlegungen folgt, dann noch im Detail zu prüfen.

Insoweit erscheinen auch die Ausführungen des Vorhabenträgers zur Berücksichtigung der heute vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen zweifelhaft. Nochmals sei darauf hingewiesen, dass Grundlage der Maßnahme folgende Protokollerklärung ist:

„Die Beklagte anbietet, binnen eines Jahres Lärmschutzmaßnahmen ermitteln zu lassen für eine 2-geschossige Bebauung, wie wenn die Maßnahmen im klagegegenständlichen Bereich heute planfestzustellen wären.“

Ungeachtet der Tatsache, dass es zuvörderst Aufgabe der Streitparteien des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wäre, sich auf eine – gemeinsame – authentische Interpretation dieser Protokollerklärung zu einigen, vermag die Anhörungsbehörde nicht ohne weiteres zu erkennen, dass die Qualität „heute planfestzustellender Lärmschutzmaßnahmen“ durch bereits bestehende Lärmschutzmaßnahmen „gesenkt“ werden könnte. Wenn man allerdings die bisherigen Schallschutzmaßnahmen einbezieht, dürfte sich das Verhältnis von V07 zu V12 sogar zu Gunsten von V12 verschieben. V12 wäre dann nämlich (unter Berücksichtigung von ca. 9 Mio. € Schallschutzkosten im Bestand <V01>) bezogen auf die aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht mehr ca. 200 % sondern nur noch ca. 66 % teurer als V07. Insoweit könnte bei der Bewertung auch die Schallschutzgarantie nicht unberücksichtigt bleiben. Vor dem Hintergrund der Vorgeschichte geht es nach Auffassung der Anhörungsbehörde nämlich nicht, wie es der Vorhabenträger formuliert, darum auf „möglichst wirtschaftliche Weise zusätzliche Schutzfälle zu lösen“ sondern allenfalls darum „möglichst viele Schutzfälle zu lösen, ohne dass dies für den Vorhaben-

träger zu einer vergleichbaren Unwirtschaftlichkeit wie die Schallschutzgarantie führen würde“.

Die Frage, ob Kosten für den vorhandenen Lärmschutz mit eingepreist sind oder eingepreist werden müssten, bedarf angesichts dessen, dass sich die Variante V12 nach Auffassung der Anhörungsbehörde ohnehin als nicht unverhältnismäßig darstellt, keiner abschließenden Entscheidung. Ungeachtet dessen hält die Anhörungsbehörde den diesbezüglichen Ansatz des Vorhabenträgers (vgl. dazu unter Abschnitt III. 2.8.1.4.2.6 – Ausführungen des Vorhabenträgers, Spiegelstrich 5) für nachvollziehbar und plausibel.

In Ansehung der spezifischen Rahmenbedingungen des vorliegenden Verfahrens kämen aus Sicht der Anhörungsbehörde auch betriebliche Regelungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht. Eine solche Regelung könnte – unterstellt, dass dauerhaften Beschränkungen die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenweges entgegen gehalten werden könnte –, so aussehen, dass im fraglichen Streckenabschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h festgelegt wird und zwar zeitlich beschränkt, bis auf der Grundlage des verwaltungsgerichtlichen Protokolls eine einvernehmliche Regelung zwischen der Stadt Hockenheim und dem Vorhabenträger zustande kommt oder ein von der Planfeststellungsbehörde verfügbares Lärmschutzkonzept (mindestens die Variante V12) verwirklicht worden ist (vgl. dazu Vorschlag unter Abschnitt IV.1 3.2.2.1).

Schließlich bleibt – nochmals – festzuhalten, dass angesichts der Tatsache, dass weder bei der Variante V07 noch bei der Variante V12 sämtliche Schutzfälle gelöst werden können, überall dort, wo die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können, ergänzender passiver Schallschutz zu gewähren ist (vgl. dazu den Vorschlag für eine Nebenbestimmung unter Abschnitt IV.1 3.2.2.4, sowie die Zusage unter Abschnitt IV.2 2).

Können Lärmimmissionen weder durch aktive noch durch passive Maßnahmen ausreichend abgewehrt werden, so kommt für die verbleibenden Beeinträchtigungen ein Geldausgleich in Betracht (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). Das gilt im Wesentlichen für die beeinträchtigte Nutzung des Außenwohnbereichs. Da die Entschädigung als Surrogat für nicht realisierbare technisch-reale Schutzmaßnahmen ausgeformt ist, ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde die Grenze der Zumutbarkeit für Lärmschutzmaßnahmen und Entschädi-

gungsleistungen grundsätzlich in gleicher Weise zu bestimmen. Das bedeutet, dass in Anwendung der Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung dem Grunde nach eine „Anspruchslage“ bestehen muss, wobei es insoweit allerdings maßgeblich nur auf die Tagwerte ankommt. Vor diesem Hintergrund kommt bei Variante V07 bei nachfolgenden (36) IO eine Entschädigung in Betracht:

s17080, n01040, n01590, n02100, n02150, s10580, s10600, s10730, s10731, s10740, s10760, s10770, s11500, s11510, s11820, s11990, s12840, s12860, s12870, s12880, s12890, s12900, s12910, s12911, s12920, s14120, s14140, s14150, s14170, s14190, s14210, s14230, s14260, s14270, s14280 und s14290.

Die Anhörungsbehörde hat dabei nicht geprüft, ob und ggf. welche Außenwohnbereiche tatsächlich betroffen sind. Sie schlägt insoweit eine Entschädigung dem Grunde nach vor. Die Bemessung der Entschädigung könnte sich dabei nach Auffassung der Anhörungsbehörde nach Nr. XVI ff. der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) richten (vgl. dazu Vorschlag unter Abschnitt A IV.1 3.2.2.5).

2.3.1.1.3 *Gesamtlärmbelastung*

Die Gesamtverkehrslärmbelastung wäre insofern in den Blick zu nehmen, als ein als Vorbelastung bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau oder wesentliche Änderung eines Verkehrsweges entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtlärmbelastung führen dürften, die die Schwelle der Grundrechtsrelevanz (grundgesetzlicher Schutz von Gesundheit oder/und Eigentum) überschreiten würde.

Während in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, die vom Bundesverwaltungsgericht aufgegriffen wurde, in früheren Entscheidungen eine Spanne von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und 60 bis 65 dB(A) nachts maßgeblich war, greift die – obergerichtliche – Rechtsprechung in jüngerer Zeit auf die „niedrigeren“ Werte als maßgebliche Schwelle zurück (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, Az. 7 A 11.10, VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 25.04.2012, 5 S 927.10).

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde wären demnach folgende Eckpunkte grundsätzlich zu berücksichtigen:

- Sofern die Beurteilungspegel 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unterschritten, wäre dies grundsätzlich unbedenklich;
- Sofern die Beurteilungspegel zwar 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten, durch das Planvorhaben jedoch keine Erhöhung von Verkehrslärm hervorgerufen würde, wäre dies grundsätzlich unbedenklich;
- Sofern die Beurteilungspegel mehr als 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts betragen und gegenüber dem Prognose-Nullfall anstiegen, bestünde grundsätzlich die Pflicht, Lärmvorsorge zu treffen.

Die Gesamtlärmbelastung war allerdings nicht Gegenstand der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung, obwohl sich in unmittelbarer Nähe eine Reihe von Straßen befindet.

Hinsichtlich der Frage, ob bei der Beurteilung der nunmehrigen „so tun als ob“ Schallschutzmaßnahmen-Ermittlung die Gesamtverkehrslärmbelastungen eine Rolle spielen, bestehen Unklarheiten. Auf Nachfrage der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 28.05.2015 hat der Vorhabenträger dies im Ergebnis verneint, während die Antwort der Stadt Hockenheim eher unklar blieb, eine Berücksichtigung aber auch nicht von vorneherein ausschloss (vgl. dazu auch unter Abschnitt III. 2.8.1.4.2.3). Nach Auffassung der Anhörungsbehörde sind bei der Ermittlung von „Lärmschutzmaßnahmen, wie wenn die Maßnahmen im klagegegenständlichen Bereich heute planfestzustellen wären.“ auch die Gesamtverkehrslärmbelastungen in den Blick zu nehmen. Dies wäre aber ebenfalls zuvörderst seitens der Planfeststellungsbehörde zu entscheiden.

2.3.1.2 Lärm in der Bauphase

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder

Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Ob aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen nach diesen Maßstäben erforderlich sind, beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann auf die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) auch dann nicht zurückgegriffen werden, wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird. Denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Vielmehr ist die – wesentlich ältere, aber sachnähere – AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist, auch wenn sie einem anderen Ansatz als die TA Lärm folgt. Zwischen Baustellen- und Gewerbelärm bestehen typischerweise erhebliche Unterschiede. Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines – im öffentlichen Interesse stehenden – (Groß-)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, Az.: 5 S 2257/05).

Der Lärm in der Bauphase war nicht Gegenstand schalltechnischer Betrachtungen. Der Anhörungsbehörde liegen auch keine Erkenntnisse über diesbezügliche spezifische Besonderheiten vor. Der bauliche Teil der Maßnahme ist eher untergeordnet, jedenfalls soweit es sich um die Antragsvariante handelt. Aus Sicht der Anhörungsbehörde würden insoweit einige „Standard“Auflagen ausreichen (vgl. Vorschläge unter Abschnitt IV.1 3.1 und 3.2.1). Sollte die Variante V12 zum Zuge kommen, die sich baulich umfassender gestaltet, müsste die Frage möglicher Baulärmauswirkungen dagegen wohl noch näher beleuchtet werden.

2.3.2 ***Erschütterungen und sekundärer Luftschall***

Erschütterungen und sekundärer Luftschall waren nicht Gegenstand von – gutachterlichen – Betrachtungen. Das ist aus Sicht der Anhörungsbehörde auch nicht zu beanstanden, weil aktuell keine wesentlichen Änderungsmaßnahmen anstehen, von

denen insoweit entscheidungserhebliche Auswirkungen zu erwarten wären. Aus Sicht der Anhörungsbehörde würden insoweit „Standard“Auflagen ausreichen (vgl. Vorschlag unter Abschnitt IV.1 3.1 und 3.3). Sollte die Variante V12 zum Zuge kommen, die sich baulich umfassender gestaltet, müsste die Frage möglicher baustellenbedingter Erschütterungen ggf. noch näher beleuchtet werden.

2.3.3 **Luftschadstoffe**

Das Vorhaben wirft nach Auffassung der Anhörungsbehörde keine Probleme für die Luftqualität auf, die in einem Planfeststellungsverfahren bewältigt werden müssen.

Signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen sind vorhabenbedingt von vorneherein nicht zu erwarten.

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde sind auch keine signifikanten Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb zu erwarten. Aus Sicht der Anhörungsbehörde würden insoweit „Standard“Auflagen ausreichen (vgl. Vorschlag unter Abschnitt IV.1 3.1 und 3.4). Sollte die Variante V12 zum Zuge kommen, die sich baulich umfassender gestaltet, müsste die Frage möglicher baustellenbedingter Luftschadstoffe ggf. nochmals angesprochen werden.

2.4 **Abfall- und Bodenschutzrecht**

Zwar bringt der Gesetzgeber mit der in § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG angeordneten Konzentrationswirkung zum Ausdruck, dass es für die Verwirklichung des Vorhabens neben dem Planfeststellungsbeschluss keiner weiteren Planungs- oder Zulassungsentscheidung bedarf. § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG erwähnt allerdings nur Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen. Er knüpft die Ersetzungswirkung ersichtlich an Regelungen, in denen sich der Gesetzgeber des Mittels vorheriger Kontrolle bedient, sei es eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt oder eines repressiven Verbots mit Befreiungsvorbehalt. Derartige Zulassungstatbestände kennen das Abfallrecht, mit Ausnahme hier nicht einschlägiger Sachverhalte, und das Bodenschutzrecht hingegen nicht. Sind diese Rechtsgebiete nach der Konzeption des Gesetzgebers – in erster Linie – eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorverlagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der insoweit zuständigen Behörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Das Gebot der

Konfliktbewältigung reicht nicht über den Entscheidungsspielraum hinaus, der der Planfeststellungsbehörde durch die Zuständigkeitsverlagerung des § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG zusätzlich eröffnet wird. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache.

Allerdings ist das auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbare Bodenschutzrecht nur ausschließlich anwendbar, soweit Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge unter zwei Aspekten auf:

- Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zgedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürften Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzes.
- Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch das nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch (Luft)Schadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen.

Hinsichtlich der konkreten Anforderungen für das beantragte Vorhaben wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.7.1.2 (insbesondere Spiegelstrich 1) verwiesen.

2.5 **Planungsalternativen**

Vorliegend geht es – ausschließlich – um den Lärmschutz. Dazu ist an anderer Stelle das Notwendige gesagt. Auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1, 2.8.1 und 2.8.2 wird verwiesen.

2.6 ***Eigentum***

- Nicht DB AG-eigene Grundstücke werden nicht in Anspruch genommen. Eine unmittelbare Inanspruchnahme von Eigentum Dritter liegt deshalb nicht vor.

- Im Hinblick auf mittelbare Inanspruchnahmen von Eigentum ist generell anzumerken, dass, macht die Planfeststellung zur Verwirklichung des Vorhabens Festsetzungen erforderlich, die sich infolge der dadurch verursachten Situationsveränderung auf Nachbargrundstücken als Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen darstellen, die Behörde zu prüfen hat, ob dem Betroffenen solche mittelbaren Einwirkungen nach Art 14 Abs. 1 Satz 2 GG ohne Ausgleich zumutbar sind. Sie trifft insoweit eine abschließende Regelung. Sieht der Planfeststellungsbeschluss insoweit keine Schutzvorkehrungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vor, so ist der Betroffene mit entsprechenden Ansprüchen ausgeschlossen, sobald die Bestandskraft eintritt; er erleidet einen Rechtsverlust, der sich nicht in einem anderen Verfahren ausgleichen lässt. Als möglicher Gegenstand einer Auflage zum Planfeststellungsbeschluss ist zu prüfen, ob ein aus rechtsstaatlichen Gründen anzuerkennender Anspruch auf Entschädigung zusteht, weil durch die faktische Eingriffsintensität des planfestgestellten Vorhabens außerhalb der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme eine Existenzgefährdung gegeben ist, also insoweit eine mittelbare schwere und unerträgliche Betroffenheit vorliegt.

Ein entsprechender Sachverhalt liegt hier nach Auffassung der Anhörungsbehörde von vorneherein schon deshalb nicht vor, weil Gegenstand der geplanten Maßnahme ausschließlich eine vom Vorhabenträger angestrebte Verbesserung des Schallschutzes ist, die im Übrigen durch keinen aktuellen Neubau oder eine aktuelle Änderung einer „primären“ Eisenbahnbetriebsanlage (Gleis, Haltepunkt etc.) veranlasst ist.

2.7 **Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und sonstigen Stellen**

2.7.1 ***Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis***

Für das Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis haben sich das Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz mit Schreiben vom 06.03.2013, das Wasserrechtsamt mit Schreiben vom 19.03.2013 und das Amt für Landwirtschaft und Naturschutz (Untere Landwirtschaftsbehörde) mit Schreiben vom 06.03.2013 geäußert.

2.7.1.1 Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz

Aus Sicht der Gewerbeaufsicht und des Umweltschutzes dienen die vorgeschlagenen kombinierten Schallschutzmaßnahmen dazu, spürbare Verbesserungen der schalltechnischen Situation an der Rheintalbahn und der Schnellbahnstrecke für die Stadt Hockenheim zu erreichen. Eine wirksame schalltechnische Verbesserung sei laut vorliegendem Gutachten nur durch eine Kombination aus Schallschutzwanderhöhung und BüG zu erzielen. Gegen das Vorhaben bestünden keine Bedenken.

2.7.1.2 Wasserrechtsamt

Das Wasserrechtsamt hat sich im Wesentlichen wie folgt geäußert:

- Hinsichtlich der Belange „Altlasten/Bodenschutz“ komme es im Zuge des geplanten Bauvorhabens den Antragsunterlagen zufolge bei der Errichtung der neuen Schallschutzwände („Erhöhung Raumgitterwand“) durch die Betonierung der Stützpfilersockel zu einem Verlust der Bodenfunktionen von 10 m³. Aufgrund der vergleichsweise geringen Beeinträchtigungen des Bodens im Zuge der Baumaßnahmen werde eine Bodenbewertung bzw. Ausgleichsbedarfsermittlung im vorliegenden Fall für nicht verhältnismäßig gehalten.

Allerdings wird darauf hingewiesen, dass sich im südlichen Bereich des Bauprojektes „Erhöhung der vorhandenen Raumgitterwand“ laut den Ergebnissen der historischen Erhebung altlastverdächtiger Flächen der Altstandort „Ehemaliges Gaswerk An der B 36“ befindet. Die Fläche Obj. Nr. 3148 sei im Bodenschutzkataster des Rhein-Neckar-Kreises als „B-Fall“ mit dem Hinweis auf die „Entsorgungsrelevanz“ verzeichnet. Das Gaswerkgelände sei den Erhebungsunterlagen zufolge in den Jahren 1982/83 bereits zum großen Teil saniert

worden. Da aber nicht auszuschließen sei, dass sich auf der Fläche des früheren Gaswerkareals lokal noch Restbelastungen im Untergrund befänden, werde eine gutachterliche Begleitung der Erdarbeiten in diesem Planungsbereich vorsorglich für erforderlich gehalten. Deshalb sollten folgende Auflagenpunkte in den Genehmigungsbescheid mit aufgenommen werden:

„Die Erdarbeiten im Bereich des Bauvorhabens „Erhöhung Raumgitterwand“ (die den Altstandort „Ehemaliges Gaswerk“ tangieren) sind gutachterlich zu begleiten und zu dokumentieren. Der detaillierte Umfang der gutachterlichen Tätigkeit ist vor Beginn der Baumaßnahme mit dem Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Wasserrechtsamt, abzustimmen.

Falls bei der Durchführung von Bodenarbeiten geruchliche und/oder sichtbare Auffälligkeiten bemerkt werden, die auf Bodenverunreinigungen hinweisen, ist das Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Wasserrechtsamt, unverzüglich zu verständigen.“

Bei Beachtung der genannten Punkte bestünden seitens der unteren Bodenschutzbehörde keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben.

- Aus der Sicht der Abwasserbeseitigung bestünden gegen das Planfeststellungsverfahren keine grundsätzlichen Bedenken, da die geplanten Maßnahmen die Entwässerung der Bahnanlage nicht beeinträchtigten.
- Belange des Grundwasserschutzes würden durch das Vorhaben nicht berührt. Daher bestünden keine Bedenken.

Der Vorhabenträger hat sich dahingehend geäußert, dass der Hinweis auf Altlastenverdachtsflächen im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt werde. Die Auflagen würden vorbehaltlich der Festlegung durch das Eisenbahn-Bundesamt beachtet.

Die Anhörungsbehörde schlägt deshalb die Aufnahme der vom Landratsamt erbetenen Auflage in einen möglichen Planfeststellungsbeschluss vor (vgl. Abschnitt IV.1 4.). Darüber hinaus könnten ggf. auch die in den Planunterlagen: Anlage 8, Seiten 4 aufgeführten Maßnahmen zum Wasserschutz in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich als Nebenbestimmungen aufgenommen werden (vgl. Abschnitt IV.1 5.).

Sollte die Variante V12 zum Zuge kommen, die sich baulich umfassender gestaltet, müsste die Frage möglicher baustellenbedingter Auswirkungen ggf. noch näher beleuchtet werden.

2.7.1.3 Amt für Landwirtschaft und Naturschutz (Untere Landwirtschaftsbehörde)

Aus Sicht der unteren Landwirtschaftsbehörde sind Belange der Landwirtschaft von der Maßnahme nicht berührt.

2.7.2 **BUND, LNV, NABU**

In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 20.03.2013 haben die Verbände die zur Planfeststellung beantragte Anpassung des Schallschutzes in Hockenheim durch die Variante V07, also der geplanten Erhöhung der Raumgitterwand im Bahnhofsbereich auf einer Länge von ca. 150 m sowie der Einführung des besonders überwachten Gleises, abgelehnt, da diese Maßnahme völlig unzureichend sei, um einen wirksamen Schallschutz zu erreichen. Die Verbände fordern die Einhaltung der Schallschutzgarantie von 1981, zumindest aber zusätzlichen Schallschutz in Form der Variante V12. Sie haben dies im Wesentlichen unter Verwendung der „Mustereinwendung“ begründet. Ergänzend wurde vorgebracht, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sei für die Anlieger der Bahnstrecken nur mit entsprechenden flankierenden Maßnahmen tragbar. Die DB habe im Vergleich zu den Niederlanden und der Schweiz in den letzten Jahren nur unzureichend in neuere leisere Güterwagen investiert. Damit bestehe aus Sicht der Verbände keine Möglichkeit von den Werten der Schallschutzgarantie von 1981 Abstriche zu machen.

Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung auf seine Erwiderung der Mustereinwendung verwiesen.

Die Anhörungsbehörde verweist insoweit auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.8.2.

2.7.3 **Deutsche Bahn**

Mit Schreiben vom 20.03.2013 hat die DB Services Immobilien GmbH, als von der Deutschen Bahn AG (DB AG) bevollmächtigtes Unternehmen, eine Gesamtstellungnahme zur Planung übersandt. Danach bestehen keine Einwände, da es sich um

eine bahninterne Maßnahme handele. Allerdings seien folgende Belange zu beachten und in den Beschluss aufzunehmen:

- Für den Bahnhof Hockenheim werde der behindertengerechte Ausbau durch die DB Station&Service AG geplant. Der Bauherr der Schallschutzmaßnahme habe deshalb die Ausführungsplanung auch mit der DB Station&Service AG abzustimmen.
- Im Bereich des Bahn-km 21,790 befände sich ein Kabelschacht mit fernmelde-technischen Kabeln. Rechtzeitig vor Baubeginn habe der Bauherr der Schallschutzmaßnahme eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik zu beantragen.

Falls für die Baumaßnahme Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen notwendig seien, habe der Bauherr der Schallschutzmaßnahme diese Arbeiten beim zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner zu beantragen.

Die genaue Lage der Kabel und Leitungen Dritter auf dem Bahngelände sei vom Planer der Maßnahme bei den örtlichen Versorgern zu erfragen.

Der Vorhabenträger hat sich dahingehend geäußert, dass die Hinweise intern geklärt worden seien. Schnittstellen zwischen den Vorhaben bestünden nicht.

Die Anhörungsbehörde vermag vor dem Hintergrund überwiegend „interner“ Belange insoweit grundsätzlich keinen weiteren Handlungsbedarf zu erkennen. Hinsichtlich des Schutzes „dritter“ Leitungsträger hält die Anhörungsbehörde eine allgemeine „Abstimmungsklausel“ (vgl. Vorschlag unter Abschnitt IV.1 6.) für überlegenswert, aber auch ausreichend.

2.7.4 ***Verkehrsverbund Rhein-Neckar***

Von Seiten der VRN GmbH bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen das Vorhaben. Allerdings würden im Rahmen der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar u.a. die Stationen entlang der Bahnstrecke Mannheim - Graben-Neudorf - Karlsruhe im S-Bahn-Standard neu aus- bzw. umgebaut. Dies betreffe auch den Bahnhof Hockenheim. Um ggf. bestehende Schnittstellen zwischen den beiden Maßnahmen zu definieren wird gebeten, das Projektbüro S-Bahn RheinNeckar mit in das Anhörungsverfahren einzubeziehen.

Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt, die Einbindung des Projektbüros S-Bahn Rhein-Neckar sei innerhalb der Gremien des Vorhabenträgers erfolgt. Damit sei die vom VRN geforderte Abstimmung der Maßnahmen sicher gestellt.

Die Anhörungsbehörde vermag insoweit keinen weiteren Handlungsbedarf zu erkennen.

2.8 **Einwendungen**

2.8.1 ***Stadt Hockenheim***

Mit Schreiben vom 28.03.2013 hat die Stadt Hockenheim umfangreiche Einwendungen erhoben, die sie – teilweise – im Erörterungstermin am 30.06.2015 und mit Schriftsatz vom 07.10.2015 vertieft hat. Wegen der Einzelheiten wird auf die Einwendungsschrift, das Stenografische Protokoll und den Schriftsatz vom 07.10.2015 verwiesen. Die aus Sicht der Anhörungsbehörde wesentlichen Gegenstände sind im Folgenden kurz umrissen.

2.8.1.1 Allgemeines

- Die Stadt begrüßt, dass die DB die Erforderlichkeit zusätzlichen Schallschutzes grundsätzlich anerkennt. Sie hält aber die beantragte Variante V07 für nicht ausreichend. Sie fordert in erster Linie die Einhaltung der Schallschutzgarantie von 1976, „hilfsweise“ zumindest die Realisierung der Variante V12.
- Die Stadt beschreibt sodann die aus ihrer Sicht wesentliche Vorgeschichte vom 10.05.1976 bis 02.04.2013.

2.8.1.2 Betroffenheit

Die Stadt legt dar, warum sie aus ihrer Sicht sowohl in ihrer gemeindlichen Planungshoheit als auch im einfach rechtlich geschützten Eigentum betroffen ist.

2.8.1.2.1 *Planungen*

- Verwiesen wird zunächst auf den Flächennutzungsplan 1985, mit den Änderungen von 2001 und der geplanten Fortschreibung mit dem Planungshorizont 2020.

Dem Lärmschutz sei in diesen Planungen hohe Bedeutung zugemessen worden. Die Stadt habe bei den Planungen auf die abgegebene Schallschutzgarantie vertrauen können. Nach der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung würden jedoch schon im Prognose-Nullfall Grenzwertüberschreitungen östlich der Bahntrasse bis zu einer Entfernung von ca. 900 m zum Trassenrand erwartet. Mehr als die Hälfte der entsprechend des Flächennutzungsplans bebauten Fläche sei erfasst. Dadurch ergebe sich eine nachhaltige Störung der konkretisierten Planung. Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse würden dadurch konterkariert.

- Verwiesen wird sodann auf eine Vielzahl von Bebauungsplänen, wobei in erheblichem Umfang durch Bahnlärm betroffen seien:
 - Bebauungsplan „Gewanne Hausstücker, Kollmersgewann und Ketscher Weg rechts“ (heutige Bezeichnung: „Schwetzinger Straße links“) von 1965 mit Änderungen von 1997.

Der B-Plan sehe im südlichen Bereich die Festsetzung eines reinen Wohngebiets vor.

- Bebauungsplan „Birkengrund III-Abschnitt A und B“ von 1976 mit Änderungen von 1981, 1982, 2001, 2006 und 2007.

Der B-Plan sehe im Wesentlichen eine reine Wohnbebauung vor.

- Bebauungsplan „Karletweg“ von 1977.

Der B-Plan sehe die Festsetzung eines reinen Wohngebiets vor.

- Bebauungsplan „Stadtmitte“ von 1977.

Der B-Plan sehe die Festsetzung eines Kerngebiets vor.

- Bebauungsplan „Neugärten-Biblis“ (heutige Bezeichnung: „Schwetzinger Straße links“) von 1981 und 1988 mit Änderungen von 1984, 1989 und 1991.

Der B-Plan sehe eine kleinere Mischgebietsfläche, ansonsten jedoch allgemeine und reine Wohngebiete vor.

- Bebauungsplan „Birkengrund V“ von 1986 mit Änderungen von 1987 und 2012.

Der B-Plan enthalte im Wesentlichen die Festsetzung eines Mischgebiets A und eines Mischgebiets B.

- Bebauungsplan „Westlich Dresdner Straße“ von 1990.

Das Plangebiet enthalte zum Teil Flächen der sog. Landesgartenschau 1991.

- Bebauungsplan „Stiegwiesenpark“ von 1990.

Der Plan enthalte im Wesentlichen planerische Aussagen über die künftige Nutzung als Naherholungsraum ursprünglich kleingärtnerisch genutzter Flächen und öffentlicher Grünfläche.

- Bebauungsplan „Biblis“ von 1992 mit Änderungen von 1998.

Der B-Plan sehe ein allgemeines Wohngebiet vor.

- Bebauungsplan „2.+3. Gewinn Biblis“ von 1998 mit Änderungen von 2000, 2001, 2003, 2005, 2007, 2008, 2010, 2011 und 2012.

Der B-Plan sehe überwiegend die Festsetzung eines reinen und allgemeinen Wohngebiets vor.

- Bebauungsplan „Tiefer Weg“ von 1995.

Der B-Plan sehe zum Teil ein allgemeines Wohngebiet, in erheblichem Umfang aber private Grünflächen vor.

- Bebauungsplan „Innenstadt“ von 2001.

Der B-Plan sehe teils allgemeine Wohnbebauung, teils Mischbebauung vor.

Insgesamt zeige sich, dass die Bebauungspläne aufgrund der Nichteinhaltung der Schallschutzgarantie aus dem Jahre 1976 in erheblichem Umfang Lärmbeeinträchtigungen ausgesetzt seien. Es handele sich um wesentliche Teile der Bebauung Hockenhaims. Allein das Interesse der Stadt Hockenheim, die in ihrer Bebauungsplanung zum Ausdruck gekommene städtebauliche Ordnung vor nachteiligen Störungen zu schützen, sei ein schutzwürdiger kommunaler Belang.

- Schließlich wird auf die Landschaftsplanung verwiesen.

2.8.1.2.2 *Städtisches Eigentum*

- Die Stadt sei Eigentümerin mehrerer Grundstücke mit Gebäuden, die zu Wohnzwecken genutzt würden. Genannt werden acht Adressen, die im schalltechnischen Gutachten den IO
 - s12650 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 580 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 4,8 dB(A) nachts) zu lfdNrn. 1 und 2,
 - s16460 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 731 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 3,3 dB(A) nachts) zu lfdNr. 3,
 - s11570 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 534 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 8,2 dB(A) nachts) zu lfdNr. 4,
 - n01890 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 128 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 4,1 dB(A) nachts) zu lfdNr. 5,
 - n08830 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 408 f. – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNr. 6,

- n08850 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 409 f. – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNr. 7,
- n08870 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 411 f. – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNr. 8,

zugeordnet sind (die „lfdNr.“ bezieht sich auf die Tabelle „Wohngrundstücke“ in der Einwendung der Stadt Hockenheim).

- Die Stadt sei Eigentümerin mehrerer unbebauter Grundstücke, die zu Wohnzwecken genutzt werden könnten. Genannt werden fünf Adressen, die, außer der Karlsruher Str. 19, im schalltechnischen Gutachten nicht aufgeführt sind. Die Karlsruher Str. 19 ist dem IO s11603 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 537 f. – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zugeordnet.
- Die Stadt sei Eigentümerin weiterer Grundstücke, für die Erbbaurechte eingeräumt worden seien. Genannt werden 55 Adressen, von denen 51 im schalltechnischen Gutachten den IO
 - s13900 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 641 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 8,4 dB(A) nachts) zu lfdNr. 1,
 - s14200 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 653 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 7,4 dB(A) nachts) zu lfdNr. 2,
 - s14910 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 686 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 6,3 dB(A) nachts) zu lfdNrn. 4 und 5,
 - s14210 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 653 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 1,7 dB(A) tags und bis zu 13,0 dB(A) nachts) zu lfdNr. 6,
 - s14140 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 650 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 0,1 dB(A) tags und bis zu 11,1 dB(A) nachts) zu lfdNrn. 7 und 8,

- s14090 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 648 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 7,3 dB(A) nachts) zu lfdNr. 9,
- s14150 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 651 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 2,5 dB(A) tags und bis zu 13,9 dB(A) nachts) zu lfdNrn. 10 und 11,
- s14330 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 659 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 8,1 dB(A) nachts) zu lfdNrn. 12 und 13,
- s15520 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 705 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 1,8 dB(A) nachts) zu lfdNr. 14,
- s15540 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 706 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 2,1 dB(A) nachts) zu lfdNr. 15,
- s11700 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 543 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 5,0 dB(A) nachts) zu lfdNr. 16,
- s11990 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 553 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 2,8 dB(A) tags und bis zu 14,3 dB(A) nachts) zu lfdNr. 17,
- s11920 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 551 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 5,2 dB(A) nachts) zu lfdNr. 19,
- s14570 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 672 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 5,2 dB(A) nachts) zu lfdNr. 20,
- s14720 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 678 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 6,2 dB(A) nachts) zu lfdNr. 21,
- s15610 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 707 ff. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 1,8 dB(A) nachts) zu lfdNrn. 23 und 24,

- s13180 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 603 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 8,1 dB(A) nachts) zu lfdNrn. 25 und 26,
- s13120 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 599 ff. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 5,5 dB(A) nachts) zu lfdNrn. 27, 28 und 29,
- s13100 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 598 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 5,6 dB(A) nachts) zu lfdNr. 30,
- s14430 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 664 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 3,2 dB(A) nachts) zu lfdNr. 31,
- n00140 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 58 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 2,5 dB(A) nachts) zu lfdNr. 33,
- n07470 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 371 – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNr. 34,
- n07400 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 368 – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNrn. 35 und 36,
- n07420 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 369 – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNrn. 37 und 38,
- n05830 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 292 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 3,1 dB(A) nachts) zu lfdNr. 39,
- n05911 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 295 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 2,3 dB(A) nachts) zu lfdNr. 40,
- n05850 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 293 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 2,7 dB(A) nachts) zu lfdNr. 41,
- n05880 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 293 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 3,3 dB(A) nachts) zu lfdNr. 42,

- n06850 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 337 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 2,1 dB(A) nachts) zu lfdNr. 43,
- n02190 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 142 f. – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNr. 44,
- n03690 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 200 ff. – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNr. 45,
- n02420 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 151 f. – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNr. 46,
- s16960 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 34 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 7,3 dB(A) nachts) zu lfdNrn. 47, 48 und 49,
- s16980 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 36 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 7,5 dB(A) nachts) zu lfdNr. 50,
- s17010 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 37 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 8,3 dB(A) nachts) zu lfdNr. 51,
- n05800 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 291 – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 3,5 dB(A) nachts) zu lfdNr. 52,
- n07730 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 387 f. – Grenzwertüberschreitungen bei V07 bis zu 2,3 dB(A) nachts) zu lfdNr. 53,
- n02580 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 161 f. – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNr. 54,
- s10970 (laut Schallgutachten, Ergebnistabelle – S. 496 ff. – keine Grenzwertüberschreitungen bei V07) zu lfdNr. A,

zugeordnet sind (die „lfdNr.“ bezieht sich auf die zwei Tabellen „Erbbaurechtsgrundstücke“ in der Einwendung der Stadt Hockenheim).

Für die Nutzung am IO s10970 (Altenheim) seien allerdings nicht wie vom Vorhabenträger angenommen die Immissionsgrenzwerte mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts sondern mit 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts, wie in § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV vorgesehen anzusetzen. In diesem Fall würden die Immissionsgrenzwerte bis zu 7 dB(A) nachts überschritten. Auf entsprechende Nachfrage der Anhörungsbehörde hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 19.06.2015 zugestanden, dass die Sichtweise der Stadt zutreffend sei und dass deshalb dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz bestehe.

Keine Zuordnung erfolgt für die lfdNrn. 3 (Edith-Stein-Straße 2, 2/1), 18 (Arndtstraße 67/1), 22 (Wasserturmanlage 48) und 32 (Weimarer Weg 1/3). Bei der lfdNr. 45 (Schwetzinger Straße 7-9) ist die Nr. 9 nicht ausdrücklich aufgeführt. Dies wäre nach Auffassung der Anhörungsbehörde noch zu ergänzen.

Soweit nicht zumindest die Variante V12 zum Zuge kommt, die ohnehin die Erstellung einer insgesamt neuen Ergebnistabelle erfordern würde, wäre die Ergebnistabelle durch entsprechende Deckblätter zu modifizieren.

2.8.1.2.3 *Städtische Einrichtungen*

Die Stadt weist ferner darauf hin, dass sie Eigentümerin mehrerer öffentlicher Einrichtungen ist, die durch den Bahnlärm teilweise stark beeinträchtigt würden.

- In eigener Trägerschaft würden der Park-Kindergarten und der Friedrich-Fröbel-Kindergarten betrieben. Hinzu komme der Kindergarten Sonnenblume, der von der Lebenshilfe Schwetzingen auf einem Grundstück betrieben werde, an dem die Stadt Teil-Erbbauberechtigte sei.
- Für den Park-Kindergarten würden vom Vorhabenträger Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) als maßgeblich erachtet. Das sei unzutreffend. Vielmehr sei die Fläche nach § 2 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV i.V.m. § 2 Abs. 1 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Kindergärten seien dabei den in § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV ausdrücklich genannten Einrichtungen gleichgestellt. Deshalb hätte die Einstufung tags mit 57 dB(A) erfolgen müssen. Dann ergäben sich Überschreitungen bei V07 bis maximal 5 dB(A) tags (An-

merkung: im Einwendungsschreiben wird aus Sicht der Anhörungsbehörde missverständlicherweise von einer Überschreitung von bis zu 15 dB(A) tags in Variante V1 gesprochen; unter Zugrundelegung der Ausgangsparameter der Ergebnistabelle lassen sich entsprechend hohe Überschreitungen tagsüber auch unter Ansetzung der strengeren Immissionsgrenzwerte nicht ohne weiteres nachvollziehen). Dabei sei der nach Auffassung der Stadt vom Vorhabenträger zu Unrecht berücksichtigte Schienenbonus noch gar nicht wieder „zugeschlagen“ worden.

Auf entsprechende Nachfrage der Anhörungsbehörde hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 19.06.2015 eine Korrektur abgelehnt, weil Kindergärten nach dem Wortlaut der 16. BImSchV nicht zur Kategorie 1. § 2 Abs. 1 16. BImSchV gehörten. Insofern sei auch kein Grund gegeben, sie über die tatsächliche Schutzbedürftigkeit in dieser Kategorie anzusiedeln. Dies stelle im Übrigen auch die Haltung des EBA und der obersten Gerichtsbarkeit dar. Der Kindergarten sei erst nach der Landesgartenschau – und damit nach dem Umbau der Bahnanlagen in Betrieb genommen worden. Damit hätte die Stadt für den notwendigen Schallschutz selbst sorgen müssen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist festzuhalten, dass § 2 Abs. 1 16. BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungspegel festsetzt, die beim Bau oder der wesentlichen Änderung nicht überschritten werden dürfen. Gem. § 2 Abs. 2 16. BImSchV ergibt sich die Art der in § 2 Abs. 1 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Im Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Stand: Dezember 2012 - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des Eisenbahn-Bundesamtes heißt es unter Nr. 2.2.3.2:

„Kindergärten sind in der Aufzählung schutzbedürftiger Anlagen und Nutzungen nicht enthalten, d.h. es ist davon auszugehen, dass der Verordnungsgeber bei dem ihm zustehenden Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum im Gegensatz zu Schulen eine besondere Schutzbedürftigkeit von Kindergärten nicht vorgesehen hat. Insofern dürfte sich i. d. R. die Schutzbedürftigkeit eines Kindergartens aus der konkreten Schutzbedürftigkeit des Gebietes, in dem er sich befindet, ableiten lassen.“

Die Stadt Hockenheim weist nach Auffassung der Anhörungsbehörde zu Recht darauf hin, dass sich der Kindergarten in einem Sondergebiet befindet und deshalb entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen ist. Auch wenn nicht ausgeschlossen ist, dass die Schutzwürdigkeit bestimmter Einrichtungen in unterschiedlichen Regelwerken in zulässiger Weise unterschiedlich behandelt wird, werden Kindergärten für gewöhnlich als besonders schutzbedürftig angesehen. Vor diesem Hintergrund ist für die Anhörungsbehörde nicht ohne weiteres nachvollziehbar, warum der Vorhabenträger die Einstufung als „Mischgebiet“ gewählt hat.

Der Auffassung des Vorhabenträgers, die Stadt hätte für den notwendigen Schallschutz selbst sorgen müssen, weil der Kindergarten erst nach dem Umbau der Bahnanlagen in Betrieb genommen worden sei, folgt die Anhörungsbehörde ebenfalls nicht. Erneut sei darauf hingewiesen, dass Grundlage der Maßnahme folgende Protokollerklärung ist:

„Die Beklagte anbietet, binnen eines Jahres Lärmschutzmaßnahmen ermitteln zu lassen für eine 2-geschossige Bebauung, wie wenn die Maßnahmen im klagegegenständlichen Bereich heute planfestzustellen wären.“

Zu diesem „heute“ besteht der Kindergarten aber so, wie er besteht. Dabei ist im Übrigen nach Auffassung der Anhörungsbehörde insbesondere zu berücksichtigen, dass, wie die Stadt Hockenheim zutreffend anmerkt, die Stadt bei den Planungen auf die abgegebene Schallschutzgarantie hat vertrauen dürfen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sprechen deshalb gute Gründe für die von der Stadt Hockenheim dem Grunde nach geforderte Einstufung.

- Für das Gebiet, in dem der Friedrich-Fröbel-Kindergarten liege, existiere ebenfalls kein Bebauungsplan. Auch insoweit sei auf die Schutzbedürftigkeit abzustellen und der Kindergarten den in § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV ausdrücklich genannten Einrichtungen gleichzustellen.

Aus Sicht des Vorhabenträgers gilt hier der gleiche Grundsatz wie bei der Einstufung des Park-Kindergartens. Im Übrigen sei die Einstufung unerheblich, weil in der benachbarten Theodor-Heuss-Realschule (in der Berechnung/Ergebnistabelle s16882) auch der strengere Grenzwert am Tag deutlich unterschritten werde.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde beträgt der Beurteilungspegel am genannten Berechnungspunkt bei V07 laut Ergebnistabelle maximal 50 dB(A) tags und maximal 51 dB(A) nachts. Der Berechnungspunkt betrifft zwar nicht unmittelbar den Friedrich-Fröbel-Kindergarten. Dieser liegt auch zumindest teilweise näher an der Bahnlinie als die Theodor-Heuss-Realschule. Angesichts der unmittelbaren Nachbarschaft und der vorliegenden Beurteilungspegel für die Theodor-Heuss-Realschule erscheint die Schlussfolgerung, dass die maximalen Beurteilungspegel tags auch beim Friedrich-Fröbel-Kindergarten den strengeren Grenzwert nicht überschreiten, jedoch plausibel. Wenn man für die Nachtzeit keine schutzwürdige Nutzung annimmt, was nicht zuletzt vor dem Hintergrund der genannten Öffnungszeiten naheliegt, dann kann insoweit auch der Auffassung des Vorhabenträgers zur Unerheblichkeit der Einstufung gefolgt werden. Auch hier sprechen jedoch gute Gründe für die von der Stadt Hockenheim dem Grunde nach geforderte Einstufung.

- Die Stadt betreibe ferner die Theodor-Heuss-Realschule und das Carl-Friedrich-Gauß-Gymnasium. Auch insoweit sei auf die Schutzbedürftigkeit abzustellen und entgegen der Einordnung durch den Vorhabenträger § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV zur Anwendung zu bringen.

Aus Sicht des Vorhabenträgers ist der Einwand der Stadt berechtigt, allerdings sei die Einstufung unerheblich, weil bei den beiden Schulen (in der Berech-

nung/Ergebnistabelle s16871 und s16882) auch der strengere Grenzwert am Tag deutlich unterschritten werde.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde beträgt der Beurteilungspegel an beiden Berechnungspunkten bei V07 laut Ergebnistabelle maximal 50 dB(A) tags und maximal 51 dB(A) nachts. Der Berechnungspunkt s16871 betrifft, soweit ersichtlich, allerdings weder unmittelbar die Theodor-Heuss-Realschule noch das Carl-Friedrich-Gauß-Gymnasium sondern die Schubertstraße 7. Das Carl-Friedrich-Gauß-Gymnasium befindet sich jedoch in unmittelbarer Nähe auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Angesichts der unmittelbaren Nachbarschaft und der vorliegenden Beurteilungspegel für die Schubertstraße 7 erscheint die Schlussfolgerung, dass die maximalen Beurteilungspegel tags auch beim Carl-Friedrich-Gauß-Gymnasium den strengeren Grenzwert nicht überschreiten, jedoch plausibel. Wenn man für die Nachtzeit keine schutzwürdige Nutzung annimmt, was vor dem Hintergrund der Nutzungsart naheliegt, dann kann der Auffassung des Vorhabenträgers zur Unerheblichkeit der Einstufung zwar gefolgt werden, dennoch sollte die Ergebnistabelle entsprechend angepasst werden.

2.8.1.2.4 *Vereinbarung vom 08.12.1976*

Die Stadt beruft sich schließlich auf die Vereinbarung vom 08.12.1976, nach der ihr aus ihrer Sicht weiterhin ein eigenes Recht aus der von der Deutschen Bundesbahn abgegebenen Schallschutzgarantie zusteht.

Zur möglichen Betroffenheit der Stadt hat der Vorhabenträger im Wesentlichen ausgeführt:

- Das Planfeststellungsverfahren diene nicht der Umsetzung der Vereinbarung vom 08.12.1976.
- Der heutige Zustand der in Rede stehenden Betriebsanlagen der Eisenbahn sei bestandskräftig festgestellt. Der Vorhabenträger plane derzeit im fraglichen Abschnitt weder einen Neubau noch eine (bauliche) Änderung der in Rede stehenden Strecken. Ein Anspruch auf Schallschutz nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV könne aber für Privatpersonen oder Gemeinden nur im Falle baulicher Änderungen am Verkehrsweg entstehen.

Voraussetzung sei weiter, dass die Maßnahme die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit erhöhe. Die Errichtung einer Lärmschutzwand sei insoweit nicht erfasst.

- Ansprüche aus § 75 Abs. 2 Satz 3 VwVfG schieden schon wegen Ablaufs der 3-Jahres-Frist nach § 75 Abs. 3 Satz 3 VwVfG aus.
- Grundrechte ihrer Bürger könne die Stadt schon deshalb nicht geltend machen, weil eine Gemeinde sich nach obergerichtlicher Rechtsprechung nicht zum Sachwalter ihrer Bürger machen könne.
- Auch auf die eigene Planungshoheit könne sich die Stadt nicht – mit Erfolg – berufen, weil das Vorhaben nicht zu einer Erhöhung der Belastung führe sondern allein der Verbesserung der Lärmschutzsituation diene.
- Insgesamt könnten durch das Planfeststellungsverfahren keine subjektiv-öffentlichen Rechte der Stadt verletzt werden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1 („Ausgangslage“) verwiesen.

2.8.1.3 Verfahrensfragen

- Soweit geltend gemacht wird, weder aus der Bekanntmachung noch aus den ausgelegten Unterlagen ergebe sich, in welchem Verhältnis das nun beantragte Bauvorhaben zum Planfeststellungsbeschluss vom 24.11.1981 stehe, wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 1., Spiegelstrich 1 verwiesen.
- Der Prognosehorizont 2015 sei ungenügend. Gefordert wird, dass der Anpassung der Schallschutzwände die Vollauslastung der Strecke unter Berücksichtigung der künftig zu erwartenden technischen Änderungen zugrunde gelegt wird.

Nach Auffassung des Vorhabenträgers ist die Forderung der Stadt nicht berechtigt. Er habe sich vor dem VG dazu verpflichtet, Schallschutz in dem Umfang zu beantragen, wie dies erforderlich wäre, wenn die 1981 planfestgestellten Maßnahmen heute planfestgestellt würden. In der Rechtsprechung sei anerkannt, dass für die Dimensionierung des Schallschutzes nicht die Vollaus-

lastung der Strecke maßgeblich sei, sondern die voraussehbare Durchschnittsbelastung, die auf der Grundlage eines realistischen Betriebsprogramms zu erwarten sei. Die Wahl des Prognosehorizonts 2015 sei eingehend begründet.

Die Anhörungsbehörde verweist insoweit auf die Ausführungen in Abschnitt III. 2.3.1.1.2.2, insbesondere Spiegelstrich 1. Daraus ergibt sich im Ergebnis, dass die Anhörungsbehörde zwar die Anforderungen des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Stand: Dezember 2012 – Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des Eisenbahn-Bundesamts nicht für – vollumfänglich – erfüllt hält, angesichts der Tatsache, dass die Ausgangsunterlagen vom Eisenbahn-Bundesamt als vollständig angesehen wurden und die Beantwortung der Frage, ob eine realistische Betriebsprognose vorliegt stark rechtlich geprägt ist, die abschließende Beurteilung insoweit aber der zuständigen Planfeststellungsbehörde überlässt.

- Unklar sei, woraus sich die Ansprüche auf passiven Lärmschutz ergeben sollten, da die schalltechnische Untersuchung nur zur Information beigelegt sei und damit offenbar nicht planfestgestellt werden solle.

Der Vorhabenträger hat ausgeführt, dass Gutachten üblicherweise zur Information der Planfeststellungsbehörde vorlägen. Sowohl die Betroffenen als auch die Planfeststellungsbehörde könnten aus den Unterlagen den Schutzzumfang ableiten.

Die Anhörungsbehörde teilt die Auffassung des Vorhabenträgers dem Grunde nach. In einem möglichen Planfeststellungsbeschluss müssten die Anspruchsberechtigten nach Auffassung der Anhörungsbehörde jedoch zweifelsfrei in der Tenorierung festgesetzt werden (vgl. dazu den Vorschlag unter Abschnitt IV.1 3.2.2.4). Der Vorhabenträger hat darüber hinaus auch eine – entsprechende – Zusage gemacht (vgl. dazu unter Abschnitt IV.2 2).

- Die Unterlagen seien unvollständig, da ihnen nicht zu entnehmen sei, ob die Schallschutzgarantie gewährleistet sei.

Auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 1., Spiegelstrich 1 und unter Abschnitt III. 2.3.1 („Ausgangslage“) wird verwiesen.

- Die Unterlagen enthielten keinen konkreten Antrag.

Der Vorhabenträger hat ausgeführt, er beantrage, wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, die Erhöhung der Raumgitterwand im Bereich des Bahnhofs Hockenheim sowie die Einführung des BÜG.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist ergänzend anzumerken, dass, wie bereits oben erwähnt, diejenigen, die passiven Lärmschutz erhalten sollen, zweifelsfrei in der Tenorierung eines möglichen Planfeststellungsbeschlusses festgesetzt werden sollten.

- Der Bekanntmachungstext sei nach Kenntnis der Stadt insoweit unrichtig als dort auf einen Antrag vom „15.06.2011“ und nicht vom „15.06.2012“ Bezug genommen werde.

Das Datum „15.06.2011“ entspricht der Angabe im Anschreiben des EBA vom 03.09.2012. Im Übrigen kommt es darauf im Ergebnis nicht an, weil dieses Datum keinen entscheidungserheblichen Einfluss auf die Anstoßfunktion der ortsüblichen Bekanntmachung der Offenlage der Planunterlagen gehabt hat.

- Im Erörterungstermin hat die Stadt Hockenheim beantragt, entweder durch das Regierungspräsidium Karlsruhe oder das Eisenbahn-Bundesamt 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 dort mit 147 angegeben seien – und der Angabe auf Seite 11 des Erläuterungsberichts, der planfestgestellt werden solle – dort werde für den Lastfall 2015 für die Rheintalbahn die Zahl von 136 Zügen für die Nachtzeit angegeben –, nachzugehen und das aufzuklären (Stenografisches Protokoll des EÖT Seite 48 f.)

Mit Schreiben vom 23.10.2015 hat der Vorhabenträger ausgeführt, die im Erläuterungsbericht auf Seite 11 dargestellten Zahlen bezögen sich auf die Strecke 4020 – die Rheintalbahn – nördlich bzw. südlich von Hockenheim, also den jeweiligen Zulauf auf den Bf Hockenheim. Die vorgenommene Aufteilung auf 244 Züge am Tag und 136 Züge in der Nacht entspreche auch der Annahme des Gutachters mit 243 Zügen am Tag und 137 Zügen in der Nacht in der Tabelle A4, Anhang 4 der Schalltechnischen Untersuchung (Planfeststel-

lungsunterlagen: Anlage 7). Die Differenz zwischen der Tag/Nacht-Verteilung gehe dabei auf eine Unschärfe zum Tagwechsel zurück. Die in der Schalltechnischen Untersuchung auf Seite 18 und Seite 20 dargestellten Zahlen gäben den Querschnitt am km 21,8 im Bf Hockenheim, südlich des Empfangsgebäudes wieder. In diesem Abschnitt verliefen die beiden Überholgleise zwischen Rheintalbahn und Schnellfahrstrecke und zwar östlich der Schallschutzwand an der Schnellfahrstrecke. Daher habe der Gutachter auch den Verkehr auf diesen beiden Überholgleisen mit betrachtet. Da hier am Tag sechs Züge und in der Nacht zehn Züge von der Schnellfahrstrecke auf die Rheintalbahn wechselten, seien die Zahlen in diesem Teilabschnitt entsprechend höher. Damit sei keine Korrektur am Erläuterungsbericht erforderlich.

Vor dem Hintergrund der zusätzlichen Erläuterung des Vorhabenträgers sind die unterschiedlichen Darstellungen der Zugzahlen aus Sicht der Anhörungsbehörde nachvollziehbar. Festzuhalten bleibt allerdings, dass die Unterlagen insoweit nicht „selbsterklärend“ sind und die Tabelle 3 auf Seite 18 der Schalltechnischen Untersuchung insoweit unzutreffend/ungenau bezeichnet ist, als sie angibt, es handele sich um die Zugzahlen der Strecken 4020+4080, während es sich, jedenfalls für den Lastfall 2015, um die Zugzahlen der Strecke 4020 (Gleis 401 und 402) + Überholgleis 403 + Überholgleis 404 + Strecke 4080 (Gleis 405 und 406) im beispielhaften Querschnitt 21,800 handelt.

2.8.1.4 Inhaltliche Fragen

Nach Auffassung der Stadt werden die von der Bahntrasse ausgehenden Lärmauswirkungen weder vollständig erfasst, noch richtig bewertet. Die beantragte Variante V07 sei sowohl nach dem Inhalt der Schallschutzgarantie als auch bei unterstellter Anwendung der 16. BImSchV unzureichend und nicht planfeststellbar.

2.8.1.4.1 *Schallschutzgarantie*

Die Stadt führt umfassend aus, dass aus ihrer Sicht die Schallschutzgarantie durch V07 nicht eingehalten wird und dass der dementsprechende Planfeststellungsantrag allein schon deshalb zurückzuweisen sei.

Die Auffassung der Stadt, dass die Schallschutzgarantie durch V07 nicht eingehalten wird, ist nach Ansicht der Anhörungsbehörde zutreffend. Dies wird nach Auffassung der Anhörungsbehörde auch vom Vorhabenträger nicht bestritten. Zur Bedeutung der

Schallschutzgarantie wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1 („Ausgangslage“) verwiesen.

2.8.1.4.2 16. BImSchV

2.8.1.4.2.1 Grenzwerte, Schienenbonus

- Die Immissionsgrenzwerte in § 2 Abs. 1 16. BImSchV seien zu hoch, um einen ausreichenden Gesundheitsschutz zu gewährleisten.

Der Vorhabenträger hat davon Abstand genommen auf die Kritik am Regelungssystem der 16. BImSchV einzugehen. Sie habe weiterhin Bestand.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.1 verwiesen. Ergänzend ist anzumerken, dass bei der Änderung der 16. BImSchV durch die Verordnung vom 18. Dezember 2014 die Immissionsgrenzwerte, trotz vorangegangener intensiver Diskussion um das zunehmende Lärmbewusstsein, nicht geändert worden sind.

- Die Anwendung des Schienenbonus wird von der Stadt abgelehnt. Er habe weder der Planfeststellung aus dem Jahr 1981 zugrunde gelegen, noch sei er mit neueren Erkenntnissen der Lärmwirkforschung vereinbar.

Der Vorhabenträger hat darauf hingewiesen, dass der Schienenbonus innerhalb der Übergangsfrist auch unter grundrechtlichen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden sei.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.2, Spiegelstrich 2 verwiesen. Daraus ergibt sich im Ergebnis, dass die Berücksichtigung des Schienenbonus im vorliegenden Verfahren nicht zu beanstanden ist.

2.8.1.4.2.2 Maximalpegel

Die Stadt kritisiert, u.a. unter Heranziehung einer Studie des Universitätsklinikums Freiburg, die – ausschließliche – Anwendung eines Mittelungspegels. Dieser sei insbesondere im Zusammenhang mit Güterzügen irreführend. Gefordert wird zumindest die Berücksichtigung der Maximalpegel.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.1 verwiesen.

2.8.1.4.2.3 Lärmsummation

Die schalltechnische Untersuchung berücksichtige ausschließlich die von den Strecken 4020 und 4080 ausgehenden Emissionen. Es seien aber weitere Lärmquellen zu nennen, insbesondere die A6, die A61, die B36 und die B39. Mindestens die von diesen Verkehrswegen ausgehenden Lärmbelastungen seien in einem Summenpegel zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.3 verwiesen.

2.8.1.4.2.4 Eingabedaten

Von der Stadt wird im Wesentlichen Folgendes geltend gemacht:

- Es sei nicht ersichtlich, welche konkret vorhersehbaren Entwicklungen im Streckennetz berücksichtigt worden und welches Streckennetz 2015 und 2025 unterstellt worden seien.
Die Bedeutung der Strecke für die Bewältigung des zukünftigen Verkehrszuwachses in den Relationen Niederlande/Skandinavien – Schweiz/Italien und durch NEAT werde nicht – ausreichend – gewürdigt.
Zwischen Hockenheim und Graben-Neudorf sei im Schienengüterverkehr eine Auslastung bis an die Kapazitätsgrenze zu erwarten.

Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt, bereits mit den zum Prognosehorizont 2015 angenommenen Belastungen von 380 Zügen/24 h sei die zweigleisige Strecke 4020 für einen optimalen Betrieb überlastet.

Die Prognosegutachten zur Bedarfsplanüberprüfung 2010, die sich im Wesentlichen am Bedarf orientierten, kämen im Streckenabschnitt Schwetzingen – Hockenheim zu noch höheren Gesamtzahlen (425 Züge). Dabei müssten 72 % der Züge zwischen 6 und 22 Uhr verkehren. Der Engpass vor allem im Tageszeitraum würde weiter verschärft.

Die Prognosegutachten kämen weiter zum Ergebnis, dass ein nicht unerheblicher Teil der Züge im Bereich von Hockenheim von der Strecke 4020 auf die

Strecke 4080 wechsle. Dies aber würde die Leistungsfähigkeit beider Strecken nochmals herabsetzen.

Das „BVU-Gutachten“ käme überdies zum Ergebnis, dass selbst bei unterstellter Umsetzung aller Maßnahmen des Bedarfsplans der Engpass nicht beseitigt werden könne. Damit werde eingeräumt, dass der prognostizierte Bedarf ohne weitere Infrastrukturmaßnahmen nicht befriedigt werden könne.

Die Prognose 2015 sei demnach realistischer und wegen der stärkeren Berücksichtigung der Nachtzeit für die Betroffenen günstiger.

- Es sei mit höheren Belastungen zu rechnen als die Antragsunterlagen glauben machen wollen.

Im Erläuterungsbericht werde dargestellt, dass nach den allgemeinen Vorgaben der DB für eine gute Betriebsqualität eine Auslastung von ca. 300 Zügen pro 24 Stunden als obere Grenze anzusehen sei. Nach – gutachterlich unterstützter – Ansicht der Stadt betrage jedoch die theoretisch verfügbare Kapazität der beiden Gleise der Rheintalbahn bezogen auf 24 Stunden 576 Züge. In der Praxis sei von einer Auslastung von 75 bis 80 % auszugehen, was einer Kapazität von 423 bis 461 Zügen pro Tag entspreche. Ausgehend davon komme man zum Ergebnis, dass auf der Rheintalbahn in der Lastprognose 2015 noch Kapazitätsreserven von bis zu 65 und in der Lastprognose 2025 bis zu 56 Zügen gegeben seien. Die Bahn selbst gehe in anderen Streckenabschnitten sogar von noch höheren Auslastungen aus.

Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt, zur Beseitigung des Engpasses seien zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Sollten diese umgesetzt werden, müsse für die zusätzliche Infrastruktur eine neue Planfeststellung unter Anwendung der 16. BImSchV erfolgen.

Zusätzliche Verkehre könnten in relevantem Umfang nicht abgewickelt werden.

Die Untersuchung von RegioConsult gehe in einer unzulässigen und vereinfachenden Weise davon aus, dass auf einer zweigleisigen Strecke im Abstand von 5 min rund um die Uhr in Reih und Glied Zug um Zug gefahren werden könne. Diese Annahme sei im Mischbetrieb und bei unterstellten Streckenwechseln weder technisch noch wirtschaftlich darstellbar.

- Es sei nicht ersichtlich, ob und welche neuen technischen Entwicklungen im Lastfall 2015 und im Lastfall 2025 berücksichtigt worden seien. Mit diesen (z.B. European Train Control System – ETCS) sei eine Reduzierung der Blo-

ckabstände und damit eine Erhöhung der Verkehrsmenge möglich. Solche künftig zu erwartenden technischen Änderungen seien zu berücksichtigen.

Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt, die gute Betriebsqualität mit einer Auslastung von ca. 300 Zügen pro 24 Stunden sowie die Notwendigkeit zusätzlicher Infrastrukturmaßnahmen zur Beseitigung des Engpasses könnten auch durch technische Entwicklungen nicht „überspielt“ werden.

- Die Belegungsaufteilung zwischen NBS und RTB sei nicht nachvollziehbar. Weshalb angesichts der zu erwartenden Engpässe mehr Züge auf der RTB tagsüber automatisch dazu führen sollten, dass nachts weniger auf der Strecke gefahren werden könne, leuchte nicht ein. Die Stadt fordert deshalb, dass entweder die Zugzahlen, insbesondere die Belegungsaufteilung zwischen NBS und RTB als Obergrenze festgeschrieben oder die mögliche Vollaustung der Lärmprognose zugrunde gelegt werde.

Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt, eine Vermischung der Zahlen für die beiden auf Höhe der Stadt Hockenheim parallel verlaufenden Strecken 4020 und 4080 sei nicht zulässig. Die beiden Strecken hätten unterschiedliche Quell- und Zielregionen, für die unterschiedliche Bedarfe ermittelt worden seien. Dies führe dazu, dass die Strecke 4080 nicht vollständig ausgelastet, die RTB dagegen deutlich überlastet werde. Aufgrund der Zielorientierung könnten die Züge jedoch nicht wahllos auf die beiden Strecken verteilt werden. Die Forderung Zugzahlen festzuschreiben sei weder zulässig noch begründet.

Die Anhörungsbehörde verweist insoweit insgesamt auf die Ausführungen in Abschnitt III. 2.3.1.1.2.2, insbesondere Spiegelstrich 1. Daraus ergibt sich im Ergebnis, dass die Anhörungsbehörde zwar die Anforderungen des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Stand: Dezember 2012 – Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des Eisenbahn-Bundesamts nicht für – vollumfänglich – erfüllt hält, angesichts der Tatsache, dass die Ausgangsunterlagen vom Eisenbahn-Bundesamt als vollständig angesehen wurden und die Beantwortung der Frage, ob eine realistische Betriebsprognose vorliegt stark rechtlich geprägt ist, die abschließende Beurteilung insoweit aber der zuständigen Planfeststellungsbehörde überlässt.

Ergänzend ist anzumerken, dass die Forderung der Stadt Hockenheim und der – übrigen – Einwender Zugzahlen festzuschreiben, durchaus nachvollziehbar und ver-

ständig erscheint. Dies gerade vor dem Hintergrund der Darstellung des Vorhabenträgers, dass eine höhere Auslastung als die von ihm angegebene nicht etwa aus Gründen eines zukünftig zu erwartenden (bzw. nicht zu erwartenden) Verkehrs sondern aus Gründen des „guten Betriebs“ nicht realistisch sei. Wenn aber bildlich gesprochen „nicht mehr geht“, dann mag die Weigerung, dies auch verbindlich festzulegen, dem „billig und gerecht denkenden Durchschnittsbetrachter“ durchaus „befremdlich“ erscheinen. Denn anders als bei den „normalen“ Verkehrsprognosen gewöhnlich innenwohnenden Prognoseunsicherheiten, weist dieser Ansatz eher in die Richtung einer streckenspezifischen Maximalauslastung. Zwar kommen nach Auffassung der Anhörungsbehörde betriebliche Regelungen grundsätzlich auch als Schutzmaßnahme in Betracht. Der regulierende Eingriff in Verkehrsmengen durch die Planfeststellungsbehörde bei einem öffentlich zugänglichen Verkehrsweg erscheint der Anhörungsbehörde jedoch nicht unproblematisch. Grundsätzlich wäre insoweit bei einer Realisierung – unvorhersehbarer – Entwicklungen der Weg über die nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen (§ 75 Abs. 2 VwVfG) eröffnet. Ob dies auch dann gilt, wenn im Ausgangsverfahren die 16. BImSchV lediglich „fiktiv“ zur Anwendung gelangt ist, lässt sich nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht ohne weiteres beantworten. In Ansehung der spezifischen Rahmenbedingungen des vorliegenden Verfahrens hält es die Anhörungsbehörde im Ergebnis jedoch auch insoweit nicht für ausgeschlossen das Verkehrsmengengerüst in Anhang 1 Tabelle A1) der Schalltechnischen Untersuchung (Planunterlagen: Anlage 7) jedenfalls für den Regelverkehr verbindlich vorzugeben.

2.8.1.4.2.5 Aktiver Schallschutz

Von der Stadt wird im Wesentlichen Folgendes geltend gemacht:

- Eine Einhausung würde dazu führen, dass die garantierten Lärmwerte aus der Vereinbarung eingehalten würden. Sie sei deshalb in die Prüfung der aktiven Schallschutzmaßnahmen einzubeziehen.

Insoweit wird hinsichtlich der Stellungnahme des Vorhabenträgers und der Bewertung durch die Anhörungsbehörde auf die Ausführungen in Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3, „**Einhausung**“ verwiesen.

- Die deutsche Bahn habe in ihrem Innovationsprojekt „Leiser Zug auf realem Gleis (LZarG)“ Möglichkeiten zur Schallreduktion untersucht. Auf folgende Technologien sei vorliegend besonders einzugehen:

- sog. niedrige Schallschutzwände,
- Schienenstegdämpfer bzw. Schienenabschirmungen,
- High Speed Grinding.

Insoweit wird hinsichtlich der Stellungnahme des Vorhabenträgers und der Bewertung durch die Anhörungsbehörde auf die Ausführungen in Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3, „**Sog. niedrige Schallschutzwände**“, „**Schienenstegdämpfer bzw. Schienenabschirmungen**“ und „**High Speed Grinding (Hochgeschwindigkeitsschleifen)**“ verwiesen.

- Angesichts der besonderen Situation und der Tatsache, dass es eine - weitreichende – Schallschutzgarantie aus dem Jahre 1976 gebe, müssten vorliegend auch betriebsbeschränkende Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen und/oder verbindliche Verlagerungen auf die NBS geprüft werden.

Insoweit wird hinsichtlich der Stellungnahme des Vorhabenträgers und der Bewertung durch die Anhörungsbehörde auf die Ausführungen in Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3, „**Geschwindigkeitsbeschränkungen und/oder verbindliche Verlagerungen auf die NBS**“ verwiesen.

- Die Wirksamkeit des BÜG wird bezweifelt.
Es sei fraglich, ob der Schallmesswagen die erforderliche Mindestgeschwindigkeit von 80 km/h erreichen könne.
Darüber hinaus sei angesichts des hohen Güterverkehrs auf der RTB fraglich, ob die angesetzte Lärminderung von 2 dB(A) dauerhaft erreicht werden könne. Zumindest müsste in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss ein konkretes Mess- und Prüfprogramm beauftragt werden.
Es sei nicht dargestellt, zu welchen Lärmbeeinträchtigungen es beim Schleifen der Gleise kommen werde.

Insoweit wird hinsichtlich der Stellungnahme des Vorhabenträgers und der Bewertung durch die Anhörungsbehörde auf die Ausführungen in Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3, „**BÜG**“ verwiesen.

2.8.1.4.2.6 § 41 Abs. 2 BImSchG

Von der Stadt wird im Wesentlichen Folgendes geltend gemacht:

- In der schalltechnischen Untersuchung würden fünf Abwägungskriterien genannt, das Stadtbild, der Schallschutz unter dem Gesichtspunkt größtmöglicher Vermeidung zusätzlicher passiver Maßnahmen, der Schallschutz unter dem Gesichtspunkt spürbarer Pegelminderung, die bauliche Realisierbarkeit und die Wirtschaftlichkeit im Sinne der Minimierung der Kosten pro geschützter Wohneinheit. Nach den von der Rechtsprechung aufgestellten Kriterien würden sich diese Abwägungskriterien als unzureichend darstellen.

Die Abwägung gehe weder auf die Schutzbedürftigkeit des betroffenen Gebiets, noch auf den Wertverlust der betroffenen Grundstücke ein.

Unter einer spürbaren Pegelminderung verstehe das Schallgutachten eine mittlere Pegelminderung im Nachtzeitraum von ≥ 3 dB(A). Dieses Ziel werde mit der beantragten Variante V07 nicht erreicht.

Eine – zwingende – Begrenzung der Höhe der Schallschutzwände auf 6 m wäre fehlerhaft.

- Die schalltechnische Untersuchung gehe davon aus, dass die beantragte Variante V07 schalltechnisch nicht wirksam sei. Im Ergebnis seien alle Varianten, die keine mittlere Pegelminderung von ≥ 3 dB(A) erreichten, in der Abwägung nicht zu berücksichtigen.

Schallschutz unter dem Gesichtspunkt größtmöglicher Vermeidung zusätzlicher passiver Maßnahmen werde durch die Schallschutzvariante V12 am wirksamsten erreicht. V07 sei unter diesem Gesichtspunkt um Klassen schlechter zu bewerten.

V12 sei baulich realisierbar.

V07 könne schon deshalb nicht am wirtschaftlichsten sein, weil die Variante als schalltechnisch ungeeignet von vorneherein ausscheide. Unter den schalltechnisch wirksamen Varianten sei V12 die kostengünstigste. Im Hinblick auf

die Zahl der gelösten Schutzfälle sei V12 aber auch gegenüber V07 am effektivsten.

Eine Vorbelastung könne den Betroffenen vor dem Hintergrund der Schallschutzgarantie von 1976 nicht entgegengehalten werden.

Sonstige Belange, die die Unverhältnismäßigkeit – von V12 – begründen könnten, seien nicht ersichtlich.

- Im Zuge des Erörterungstermins wurde von der Stadt die weitere Frage aufgeworfen, ob die Varianten, insbesondere V07 und V12 überhaupt vergleichbar seien (vgl. Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 180 ff.). Dabei geht es im Wesentlichen darum, ob die Variante V12 im Vergleich zur Variante V07 deshalb so teuer werde, weil man mit der Erhöhung der Schallschutzwände nicht auf die bestehenden aufsetzen könne sondern quasi einen Neubau erstelle, indem zunächst die vorhandene Lärmschutzwand rückgebaut und sodann erhöht wieder komplett aufgebaut werde. Damit verbunden ist die weitere Frage, ob man konsequenterweise auch bei der Variante V07 die Kosten für den vorhandenen Lärmschutz mit einpreisen müsste, wenn man bei der Variante V12 den Abbruch, soweit notwendig, plus die komplette Neuerrichtung betrachte.

Der Vorhabenträger hat dazu im Wesentlichen ausgeführt:

- Die Stadt habe den rechtlichen Rahmen für die Dimensionierung des aktiven Schallschutzes zutreffend wiedergegeben.
- Der Vorhabenträger habe sich am Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamts vom 15.06.2009 für die Erstellung schalltechnischer Gutachten orientiert, der seinerseits die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts für das Eisenbahnrecht konkretisiere.

Dabei habe sich zweifelsfrei ergeben, dass die zur Planfeststellung beantragte Variante V07 die mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis sei. Alle anderen Varianten wiesen deutlich höhere Kosten pro gelöstem Schutzfall auf.

Die Variante V12 bewältige zwar nahezu die doppelte Anzahl von Schutzfällen, sei aber auch um rund das 2,7-fache teurer als Variante V07. Das Kosten-

Nutzen-Verhältnis von Variante V12 sei mit 7.598,00 € pro gelöstem Schutzfall deutlich unwirtschaftlicher als Variante V07.

- Im Rahmen der Abwägung nach § 41 Abs. 2 BImSchG sei zu berücksichtigen, dass die heute vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen bereits ein hohes Schutzniveau sicherstellten und es daher um die Frage gehe, wie bei der geplanten Verbesserung dieses Schutzniveaus auf möglichst wirtschaftliche Weise zusätzliche Schutzfälle gelöst werden könnten bzw. inwieweit Schutzfälle ungelöst blieben, die über das vorhandene Schutzniveau hinaus mit vertretbarem Aufwand nicht auch noch zu bewältigen seien. Dies erhelle auch, weshalb das Kriterium der „spürbaren Pegelminderung“ von 3 dB(A) nur bedingt aussagekräftig sei. Gerade weil die vorhandenen Schallschutzeinrichtungen bereits ein hohes Schutzniveau im Nahbereich der Trasse gewährleisten, sei eine Verbesserung um weitere 3 dB(A) schwierig.
- Kostenunterschiede von 5.846.000,00 € (V07) zu 15.948.000,00 € (V12), jeweils bezogen auf die aktiven Schutzmaßnahmen bzw. von 9.145.000,00 € (V07) zu 18.116.000,00 € (V12), jeweils bezogen auf die Gesamtkosten belegten, dass Variante V12 nicht mit vertretbaren Kosten umgesetzt werden könne.
- Die Kosten der vorhandenen – auf Basis der Planfeststellung vom 24.11.1981 errichteten – Schallschutzmaßnahmen seien nicht in die Abwägung eingestellt worden. Dementsprechend seien bei den Kosten der V07 keine Ansätze für bestehende Maßnahmen enthalten. Auch bei den Ansätzen für die V12 seien nur die neu anfallenden Kosten enthalten. Dabei gehe es in einem Umfang von ca. 60 % um die Kosten für bloße Ergänzungsmaßnahmen, im restlichen Umfang von ca. 40 % – (technisch oder wirtschaftlich notwendiger) Rückbau der vorhandenen und Ersetzung durch neue Wände – um die Neubaukosten ohne Rückbau der vorhandenen Wände. Würde man in letzterem Fall die Kosten nur für den unteren Teil ermitteln – d.h. Wände im Neubau bis zur Höhe der bereits vorhandenen Wände – ergäben sich Baukosten in Höhe von ca. 1,6 Mio. €. Damit würden sich die Mehrkosten der V12 gegenüber der V07 um diesen Betrag reduzieren.

Insoweit wird insgesamt auf die Ausführungen in Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3 verwiesen. Daraus ergibt sich, dass nach Auffassung der die Kosten für Variante V12 nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

2.8.1.4.2.7 Passiver Schallschutz

Nach Auffassung der Stadt sei der Verweis auf passiven Schallschutz, der im Übrigen keine echte Schallschutzmaßnahme sondern eine Entschädigungsleistung sei, mit erheblichen verbleibenden Problemen verbunden, insbesondere dem fehlenden Schutz bei geöffneten Fenstern, der akustischen Isolation des Innenwohnbereichs und des mangelnden Schutzes des Außenwohnbereichs.

Die Anhörungsbehörde teilt die Auffassung, dass der Verweis auf passiven Schallschutz mit verbleibenden Problemen verbunden ist. Deshalb genießt der aktive Schallschutz (jedenfalls im Anwendungsbereich der 16. BImSchV) auch Vorrang und scheidet nur bei Unverhältnismäßigkeit aus. Soweit eine solche Unverhältnismäßigkeit allerdings vorliegt, kommt grundsätzlich – ergänzend – nur passiver Schallschutz in Betracht, soweit nicht das Vorhaben – an der vorgesehenen Stelle – abgelehnt wird, was vorliegend nicht im Raum steht.

2.8.1.4.2.8 Sonstiges

Von der Stadt wird im Wesentlichen Folgendes geltend gemacht:

- Für diejenigen, die an den der Planfeststellung vorangegangenen Gesprächen nicht beteiligt gewesen seien, seien die Planungsgrundlagen und insbesondere die Eingabedaten der schalltechnischen Untersuchung nicht nachvollziehbar.
- Die Kostenberechnungen für den Neubau und die Erhöhung der jeweiligen Schallschutzwände sei wenig transparent und nicht nachvollziehbar.
- Bei der im Literaturverzeichnis (Nr. 13) aufgeführten schalltechnischen Untersuchung sei das Erstellungsdatum fraglich.
- Die dem Verkehrsmengengerüst zu Grunde liegenden Zahlen seien, insbesondere bezüglich der Fahrzeugparameter und der Geschwindigkeiten, unvollständig.

Der Vorhabenträger hat klargestellt, dass es sich bei der im Literaturverzeichnis (Nr. 13) aufgeführten schalltechnischen Untersuchung um die vom 30.05.2007 handelt.

Im Übrigen sei nicht nachvollziehbar, warum die Daten und Zahlen unklar und intransparent sein sollten.

Die Anhörungsbehörde verweist insgesamt auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.

2.8.2 ***Einwender 1 bis 680 (ohne 617 = Stadt Hockenheim)***

Die Masse der Einwendungen basiert auf einer Mustereinwendung, in drei Varianten:

- A: Mustereinwendungen – lärmbeeinträchtigte Eigentümer
- B: Mustereinwendungen – lärmbeeinträchtigte Mieter
- C: Mustereinwendungen – ohne Darstellung der eigenen Betroffenheit (die Muster sind diesem Anhörungsbericht als Anlage beigefügt).

Alle drei Varianten beinhalten die gleichen bereits vorformulierten neun Punkte sowie einen Punkt 10. („Raum für eigene weitere Argumente“). In der Mustereinwendung A wird hinsichtlich der Betroffenheit u.a. auf Gesundheitsbeeinträchtigungen und Wertminderungen des Eigentums und in der Mustereinwendung B u.a. auf Gesundheitsbeeinträchtigungen und Beeinträchtigungen des Wohnwerts (einschließlich Außenbereiche) abgehoben.

Soweit den Einwendungen nicht die „Mustereinwendung“ zu Grunde liegt, sind jedoch im Ergebnis im Wesentlichen ganz oder teilweise vergleichbare Argumente vorgebracht worden.

Darüber hinaus hat eine Vielzahl von Einwendern individuell geltend gemacht, dass sie sich durch den vorhandenen Bahnlärm gesundheitlich beeinträchtigt fühlten, dass zudem in erheblichem Umfang Erschütterungen vorhanden wären und dass diese neben der Störung auch zu Gebäudeschäden geführt haben sollen.

Unklar ist, ob es sich bei Einwender 74 tatsächlich um eine Einwendung handelt, weil der Text „ich erhebe Einwendungen“ der Mustereinwendung gestrichen ist. Die Anhörungsbehörde geht von einem Versehen aus und wertet das Schreiben als Einwendung. Die angesprochenen Punkte werden im Übrigen ohnehin inhaltlich behandelt.

Der Vorhabenträger hat sich insoweit durch eine Mustererwiderung geäußert, in der die neun Punkte der Mustereinwendung einzeln zitiert und erwidert werden. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger die allgemeinen Punkte der Mustereinwendung durch die Beantwortung der häufig angesprochenen Punkte „Gesundheitliche Beeinträchtigung“, „Erschütterungen“ und „Gebäudeschäden“ ergänzt.

Punkt 1

- Text der Mustereinwendung

Gegenüber der Stadt Hockenheim und im Planfeststellungsbeschluss für die Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart aus dem Jahre 1981 hat die damalige Deutsche Bundesbahn eine sog. Schallschutzgarantie abgegeben. Danach garantiert sie bei Tag wie Nacht einen Mittelungspegel von 50 dB(A) + 2 dB(A) sowie einen Maximalpegel von 65 dB(A) (ohne Plus toleranzen), entlang der bestehenden und geplanten Hockenheimer Wohngebiete. Die Schallschutzgarantie wird seit Jahren nicht eingehalten. Die zur Planfeststellung beantragte Variante V07 ist nicht geeignet, die Schallschutzgarantie auch nur im Ansatz zu erfüllen. Ich bestehe darauf, dass die damals gegebene Schallschutzgarantie eingehalten wird.

- Erwiderung des Vorhabenträgers

Das Planfeststellungsverfahren dient nicht der Umsetzung der Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Hockenheim vom 08.12.1976. Zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Hockenheim ist gerade streitig, ob sich aus dieser Vereinbarung überhaupt noch Rechtsfolgen ableiten lassen. Das vorliegende Planfeststellungsverfahren dient dazu die von der Stadt Hockenheim behaupteten Verpflichtungen der Vorhabenträgerin aus der Vereinbarung vom 08.12.1976 einvernehmlich beizulegen.

Die Vorhabenträgerin hat sich gegenüber der Stadt Hockenheim bereit erklärt, die Schallschutzmaßnahmen an den in Rede stehenden Strecken so zu ergänzen, wie wenn die seinerzeit planfestgestellten Neu- und Ausbaumaßnahmen an Betriebsanlagen der Eisenbahn heute planfestzustellen wären.

Mit der vorgelegten Planfeststellung, die eine Kombination aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen darstellt, und bei der alle aktuellen Rege-

lungen zur Anspruchsermittlung und zur Abwägung erfüllt wurden, werden die gesetzlichen Vorgaben wie bei einem Neubau umgesetzt. Darüber hinaus besteht aus Sicht des Vorhabenträgers kein zusätzlicher Bedarf an Maßnahmen.

Im Übrigen können die Einwender selbst aus der mit der Stadt Hockenheim geschlossenen Vereinbarung keine eigenen Rechte ableiten, die verletzt sein könnten.

- Sichtweise der Anhörungsbehörde

Auf die Ausführungen unter Abschnitt I. 2. und III. 2.3.1 („Ausgangslage“) wird verwiesen.

Punkt 2

- Text der Mustereinwendung

Die DB Netz AG legt ihrem Planfeststellungsantrag eine Berechnung nach der 16. BImSchV zugrunde und ersetzt die Werte der abgegebenen Schallschutzgarantie durch die Beurteilungspegel der 16. BImSchV. Das ist nicht nachvollziehbar und zwar vor allem deshalb, weil damals auch die Einhaltung eines Maximalpegels garantiert wurde. Maximalpegel werden in den vorgelegten Unterlagen nicht einmal angesprochen.

- Erwiderung des Vorhabenträgers

Der Planfeststellungsantrag beruht wie in Punkt 1) dargelegt, auf der Annahme, dass die bereits planfestgestellten Betriebsanlagen der Eisenbahn so bewertet werden, wie wenn die Neu- und Ausbaumaßnahmen heute planfestzustellen wären. Daher kommt es zur Anwendung der Regelungen der 16. BImSchV.

- Sichtweise der Anhörungsbehörde

Auf die Ausführungen unter Abschnitt I. 2., III. 2.3.1 („Ausgangslage“) und III. 2.3.1.1.1 wird verwiesen.

Punkt 3

- Text der Mustereinwendung

Die DB Netz AG prognostiziert noch weitere Verkehrszunahmen bis 2015 und 2025. Es sind noch weit höhere Zugzahlen als prognostiziert zu erwarten, da die Strecke besondere Bedeutung für die Bewältigung des zukünftigen Verkehrszuwachses in den Relationen Niederlande / Skandinavien – Schweiz / Italien, die mit der Verwirklichung und Weiterentwicklung des europäischen Binnenmarkts und der Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz hat. In der der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans zugrunde liegenden Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 wird der Bereich Hockenheim als Engpass bezeichnet. Der Druck auf die Strecke wird größer und in Kombination mit technischen Fortentwicklungen, insbesondere der Reduzierung bzw. Umstellung der Blockabstände sind weit mehr (insbesondere lautere Güter-) Verkehre auf der Strecke zu befürchten, als in den Planfeststellungsunterlagen angegeben.

- Erwiderung des Vorhabenträgers

Die Wahl des Prognosehorizonts 2015 ist im Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) auf S. 10 f. unter Ziff. 6.2 eingehend begründet.

Wie der dort abgedruckten Gegenüberstellung der Prognosezahlen für den Prognosehorizont 2015 einerseits und den Prognosehorizont 2025 andererseits (Tabelle auf S. 11) zu entnehmen ist, werden die bereits sehr hohen Zugzahlen auf der Strecke 4020 (380 Züge gemäß Prognosehorizont 2015) noch einmal deutlich erhöht (425 Züge im Prognosehorizont 2025). Bei dieser Strecke handelt es sich ebenso wie bei der Strecke 4080 um eine zweigleisige Strecke, die im Mischbetrieb befahren wird. Nach den allgemeinen Vorgaben der Vorhabenträgerin ist für eine gute Betriebsqualität eine Auslastung von ca. 300 Zügen pro 24 Stunden als obere Grenze anzusehen. Damit kann die für 2025 prognostizierte Zahl von Zügen vor allem im Abschnitt nördlich von Hockenheim nicht mit zufriedenstellender Betriebsqualität bewältigt werden.

Daher kommt der für die Bedarfsplanung und -überprüfung erstellte Bericht der BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt & Intraplan Consult GmbH vom

November 2010 in Kap. 7.7 (Engpassanalyse) zu dem Ergebnis, dass der Engpass rund um Hockenheim mit dem im BVWP aktuell geplanten Vorhabenzuschnitt nicht bewältigt werden kann.

Es ist deswegen davon auszugehen, dass diese Prognosen nicht über die vorhandenen Strecken abgewickelt werden können, obwohl der Bedarf offensichtlich vorhanden ist. Die Verwendung dieser Zugzahlen ist für die prognostische Beurteilung der Schallbetroffenheit nicht realistisch.

Entscheidend ist aber, dass die Zahlen aus dem Prognosehorizont 2025 eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der kritischeren Nachtzeit in den Tageszeitraum ausweisen. Dies hätte für die Gemarkung Hockenheim zur Folge, dass im geringeren Umfang Schallschutzansprüche entstünden.

Aus diesen Gründen hat sich die Vorhabenträgerin zu Recht entschieden, die Prognosezahlen des Bundesverkehrswegeplans mit dem Prognosehorizont 2015 zugrunde zu legen.

Die unterstellten Zugzahlen aus dem BVWP 2003 sind deutlich höher als die für einen optimalen Betrieb üblicherweise anzusetzende Höchstgrenze von 300 Zügen /24h. Ebenso kommt das Gutachten zur Bedarfsplanüberprüfung zum Ergebnis, dass der Engpass nicht mit technischen Lösungen sondern ausschließlich mit einer Erweiterung der Infrastruktur beseitigt werden kann. Damit sind die Befürchtungen, dass über die in der Prognose 2015 hinaus angesetzten Verkehre zusätzliche Verkehre auf die Stadt Hockenheim und deren Bewohner zukommen können, unbegründet.

- Sichtweise der Anhörungsbehörde

Insoweit wird insgesamt auf die Ausführungen in Abschnitt III. 2.3.1.1.2.2, insbesondere Spiegelstrich 1 verwiesen. Daraus ergibt sich im Ergebnis, dass die Anhörungsbehörde zwar die Anforderungen des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Stand: Dezember 2012 – Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des Eisenbahn-Bundesamts nicht für – vollumfänglich – erfüllt hält, angesichts der Tatsache, dass die Ausgangsunterlagen vom Eisenbahn-Bundesamt als vollständig angesehen wurden und die Beantwortung der Frage, ob eine realistische Betriebsprognose vorliegt stark rechtlich

geprägt ist, die abschließende Beurteilung insoweit aber der zuständigen Planfeststellungsbehörde überlässt.

Punkte 4 und 5

- Text der Mustereinwendung

In der schalltechnischen Berechnung ist der sog. Schienenbonus in Höhe von 5 dB (A) der 16. BImSchV berücksichtigt. Diese Regelung hält derzeitigen wissenschaftlichen Grundlagen nicht stand, weshalb die Abschaffung des Schienenbonus auf Bundesebene bereits in die Wege geleitet wurde. Die hohe Zahl an lauten Güterverkehren auf der Rheintalbahn stellt eine Extremsituation dar, die den damaligen Untersuchungen, die zum Schienenbonus geführt haben, nicht zugrunde lag.

Ein Schienenbonus lag der Planfeststellung aus dem Jahre 1981 soweit ersichtlich nicht zugrunde. Die Rechtsgrundlage zur Berücksichtigung des Schienenbonus wurde erst mit Erlass der 16. BImSchV 1990 geschaffen, weshalb er im vorliegenden Verfahren ebenfalls nicht zur Anwendung kommen kann.

- Erwiderung des Vorhabenträgers

Es besteht kein Anlass, auf die Kritik am Regelungssystem der 16. BImSchV und der Berücksichtigung des Schienenbonus einzugehen. Das Bundesverwaltungsgericht hat mehrfach darauf hingewiesen, dass aufgrund der fortbestehenden technisch-wissenschaftlichen Unsicherheiten ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum auch des Verordnungsgebers anzuerkennen ist, so dass die 16. BImSchV als untergesetzliche Konkretisierung des § 41 BImSchG weiterhin Bestand hat (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 A 10.95 –, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 13, S. 32, 33, 39; Urt. v. 21.12.2010 – 7 A 14.09 –, juris Rdnr. 52 ff.; Beschl. v. 17.01.2013 – 7 B 18.12 –, juris Rdnr. 41).

Zwar hat der Gesetzgeber inzwischen durch das Elfte Gesetz zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 2. Juli 2013 (BGBl. I, S. 1943) § 43 Abs. 1 BImSchG geändert und bestimmt, dass der Abschlag von 5 dB(A) künftig nicht mehr anzuwenden ist. Der Gesetzgeber hat hierfür allerdings eine

Übergangsfrist vorgesehen, so dass das anhängige Planfeststellungsverfahren nicht unter die Neuregelung fällt. Der Schienenbonus darf daher weiter angewandt werden. Hiergegen ergeben sich auch keine Bedenken. Das Bundesverwaltungsgericht hat vor der gesetzlichen Neuregelung festgestellt, dass es keine Anhaltspunkte dafür gebe, dass ungeachtet einer bereits eingeleiteten Überprüfung des Schienenbonus durch die Bundesregierung die Beibehaltung dieser Regelung derzeit völlig unvertretbar und mit dem staatlichen Schutzauftrag aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG, Gesundheitsbeeinträchtigungen zu unterbinden, offensichtlich nicht mehr vereinbar wäre (BVerwG, Urt. v 21.12.2010 – 7 A 14.09 –, juris Rdnr. 54). Der Gesetzgeber durfte also eine Übergangsfrist vorsehen. Die weitere Anwendung des Schienenbonus innerhalb dieser Übergangsfrist ist auch unter grundrechtlichen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden.

- Sichtweise der Anhörungsbehörde

Auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.2, Spiegelstrich 2 wird verwiesen. Daraus ergibt sich im Ergebnis, dass die Berücksichtigung des Schienenbonus im vorliegenden Verfahren nicht zu beanstanden ist.

Punkte 6 und 7

- Text der Mustereinwendung

Bei Variante V07 wird nach den Planunterlagen eine mittlere Pegelminderung von 2 dB(A) erreicht. Gleichzeitig wird darin dargestellt, dass eine spürbare Pegelminderung erst ab 3 dB(A) erreicht wird. Die Variante V07 führt damit nicht zu spürbaren Pegelminderungen und ist deshalb schalltechnisch nicht wirksam. Eine spürbare mittlere Pegelminderung von über 3 dB(A) wird erst ab Variante V 09 erreicht, so die schalltechnische Untersuchung. Ist die unter den möglichen aktiven Schallschutzmaßnahmen ausgewählte Maßnahme aber nicht geeignet, spürbare Pegelminderungen zu erreichen, scheidet sie von vornherein aus und diejenigen Varianten, die zumindest eine Pegelminderung von mehr als 3 dB(A) erreichen, sind zu prüfen.

Unterstellt man trotz der o.g. Kritikpunkte die von der Vorhabenträgerin errechneten Werte der schalltechnischen Berechnung ist die Variante V12 innerhalb der wirksamen aktiven Schallschutzmaßnahmen beim Verhältnis der

Kosten zur Anzahl der geschützten Wohneinheiten die kostengünstigste. Bei Variante V12 verbleiben mit Ausnahme des sog. theoretischen Vollschutzes am wenigsten Grenzwertüberschreitungen nach nachts, am Tag werden die Grenzwerte eingehalten. Dies bedeutet, dass mit Variante V12 eine größtmögliche Vermeidung zusätzlicher passiver Maßnahmen erreicht werden kann. Bei Variante V12 verbleiben keine Schutzfälle zur Tagzeit, so dass Gärten, Terrassen und Balkone entsprechend genutzt werden können. Besonders zu berücksichtigen ist auch, dass die östlich der Bahnlinie gelegenen Bereiche dicht besiedelt sind, vor allem mit Wohnbebauung. Hinzu kommt, dass mit der im Planfeststellungsbeschluss von 1981 enthaltenen Schallschutzgarantie ein Vertrauenstatbestand dahingehend geschaffen wurde, die dort garantierten Werte auch einzuhalten. Nicht berücksichtigt wurde außerdem der Wertverlust der betroffenen Grundstücke. Dies ist bei der Abwägung zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu berücksichtigen.

- Erwiderung des Vorhabenträgers

Im Rahmen der gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG anzustellenden Abwägung ist zu berücksichtigen, dass die heute vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen (siehe Erläuterungsbericht, S. 4 unter Ziff. 3 und Schalltechnische Untersuchung, S. 6 f./45 unter Ziff. 2.2) bereits ein hohes Schutzniveau sicherstellen und es daher um die Frage geht, wie bei der geplanten Verbesserung dieses Schutzniveaus auf möglichst wirtschaftliche Weise zusätzliche Schutzfälle gelöst werden können bzw. inwieweit Schutzfälle ungelöst bleiben, die über das vorhandene Schutzniveau hinaus mit vertretbarem Aufwand nicht auch noch zu bewältigen sind.

Dies erhellt auch, weshalb das in der Schalltechnischen Untersuchung genannte Kriterium der „spürbaren Pegelminderung“ von 3 dB(A) im vorliegenden konkreten Fall – auf den es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgericht ankommt – nur bedingt aussagekräftig ist. Gerade weil die vorhandenen Schallschutzeinrichtungen bereits ein hohes Schutzniveau im Nahbereich der Trasse gewährleisten, ist es bei der hier in Rede stehenden Verbesserung des vorhandenen Schallschutzniveaus schwierig, noch einmal eine Pegelminderung um 3 dB(A) – d. h. eine Halbierung der einwirkenden Schalenergie – mit verhältnismäßigem Aufwand zu erreichen.

Deswegen kann keine Rede davon sein, dass Schallschutzvarianten, die eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) nicht erreichen, von vornherein aus der Betrachtung auszuschneiden wären.

Da es nach der Rechtsprechung um eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bei gerade noch vertretbaren Kosten geht, ist die von der Stadt Hockenheim betonte Effektivität der Variante V12 gerade nicht allein ausschlaggebend.

Die Vorhabenträgerin darf vielmehr davon ausgehen, dass Kostenunterschiede von EUR 5.846.000,00 (V07) zu EUR 15.948.000,00 (V12), jeweils bezogen auf die aktiven Schutzmaßnahmen bzw. EUR 9.145.000,00 (V07) zu EUR 18.116.000,00 (V12), jeweils bezogen auf die Gesamtkosten aktiver und passiver Maßnahmen, den Schluss rechtfertigen, dass die Variante V12 gerade nicht mit noch vertretbaren Kosten umgesetzt werden kann.

- Sichtweise der Anhörungsbehörde

Hinzuweisen ist zunächst darauf, dass sich Einwender 74 die Argumente der Mustereinwendung im Ergebnis wohl nicht zu Eigen macht, weil er unter Verweis auf das Landschaftsbild Kritik an einer Lärmschutzwandhöhe von 8 m übt.

Im Übrigen verweist die Anhörungsbehörde auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3. Daraus ergibt sich im Ergebnis, dass für die Anhörungsbehörde bei einer Gesamtbetrachtung nicht ersichtlich ist, dass die Kosten für die Variante V12 außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünden.

Punkt 8

- Text der Mustereinwendung

Woraus sich eine Begrenzung von Schallschutzwänden auf 6 m Höhe (S. 34 der Schalltechnischen Untersuchung von hcon) entnehmen lassen soll, ist nicht nachvollziehbar. Der Bau von Wänden, die eine Höhe von 8 m über Schienenoberkante, haben, ist heutzutage sicherlich technisch möglich. Dies

hatten die Vertreter der Bahn auch in ihren öffentlichen Auftritten vorausgesetzt.

- Erwiderung des Vorhabenträgers

Die Begrenzung der Höhe von Schallschutzwänden auf 6 m über SO ist weder in der Schalltechnischen Untersuchung noch in dem Gesamtplanfeststellungsantrag als Ausschlusskriterium angesetzt worden. Allerdings sind Regeltechnisch für Schallschutzwände mit größeren Höhen keine standardisierten Vorgehensweisen auf Grundlage von allgemeinen Bauartzulassungen möglich, d.h. für solche Wände müssen Einzelfallregelungen zur Bemessung in Bezug auf Lastannahmen vor allem Druck- und Sogwirkung zur Anwendung kommen. Dies erfordert einen höheren planerischen und auch baulichen Aufwand.

Diese Begrenzung auf 6 m ist auch nicht maßgeblich für die Entscheidung des Vorhabenträgers. Jedoch ist bei der monetären Bewertung der erhöhte Aufwand zu berücksichtigen.

- Sichtweise der Anhörungsbehörde

Hinzuweisen ist zunächst darauf, dass sich Einwender 74 die Argumente der Mustereinwendung im Ergebnis wohl nicht zu Eigen macht, weil er unter Verweis auf das Landschaftsbild Kritik an einer Lärmschutzwandhöhe von 8 m übt.

Die Anhörungsbehörde vermag nicht zu erkennen, dass der Vorhabenträger Höhen über 6 m von vorneherein ausgeschlossen hätte. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3, insbesondere „**Schallschutzwände**“ verwiesen. Daraus ergibt sich im Ergebnis, dass die Anhörungsbehörde Wandhöhen die – wesentlich – über 8 m liegen für nicht mehr vertretbar hält.

Punkt 9

- Text der Mustereinwendung

Das vorgesehene Verfahren des „besonders überwachten Gleises“ (BüG) ist zudem zu hinterfragen, da auf der Rheintalbahn, die für die hohen Lärmpegel hauptsächlich verantwortlich ist, der Güterverkehr eine dominierende Rolle einnimmt. Unabhängig davon, dass es derzeit nur wenige Schleifzüge gibt, bestehen Zweifel an der dauerhaften Wirksamkeit des BüG, zumal das Schleifen der Gleise wohl wegen des Zugverkehrs eher in der Nacht stattfinden wird und damit einhergehend weitere in regelmäßigen Abständen stattfindende Lärmbeeinträchtigungen beim Schleifen der Gleise zu befürchten sind.

- Erwiderung des Vorhabenträgers

Das „besonders überwachte Gleis – BüG“ ist für den Eisenbahnverkehr eine nach dem Stand der Technik im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG anerkannte aktive Lärmschutz-Maßnahme, die in rechtserheblicher Weise zur Lärmminde- rung beitragen kann (vgl. hierzu beispielsweise Hess. VGH, Urt. v. 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T –, juris, Rdnr. 155).

Die Einwände gegen die Anwendung dieser aktiven Lärmschutzmaßnahme in dem in Rede stehenden Streckenabschnitt sind nicht begründet.

Auf die Ausführungen ist zu erwidern, dass eben gerade unter Beachtung der „Hinweise zur Erstellung schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahn- rechtlichen Planfeststellung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Schie- nenwegen“ vom 15.06.2009 des Eisenbahn-Bundesamtes das BüG nicht durchgehend angesetzt wurde. Im Übrigen wurde nicht von einer Pegelminde- rung von 2 dB(A) sondern von 3 dB(A) ausgegangen.

Der Bahnhofsbereich wurde insofern ausgespart, als 50 m vor und nach den Bahnsteigen kein BüG angesetzt wurde. Des Weiteren wurden nur solche Ab- schnitte berücksichtigt, bei denen die Weichen mit einem Radius von 1200 m ausgestattet wurden, so dass der Messzug die geforderte Geschwindigkeit von 80 km/h auch bei der Überfahung tatsächlich erreichen bzw. beibehalten kann.

Der angesprochene hohe Anteil von Güterverkehr ist insofern nicht relevant, da gerade der Güterverkehr bei der Anerkennung des „BüG“ durch das Eisenbahn-Bundesamt dazu geführt hat, dass der Abschlag lediglich mit 3 dB(A) zugelassen wurde, obwohl Personenzüge einen deutlich höheren Abschlag rechtfertigen würden.

Für die Höhe des Abschlags ist darüber hinaus lediglich die Anerkennung durch das Eisenbahn-Bundesamt maßgeblich. Warum die angeführten Messungen aus dem Jahr 1994 diesen Ansatz nicht bestätigt haben, ist heute nicht mehr nachprüfbar. Da mit der Anerkennung des BüG im Jahr 1998 durch das Eisenbahn-Bundesamt neben dem Abschlag selbst auch das Schleifverfahren und die Überwachung als komplexer Prozess festgelegt wurde, ist zu vermuten, dass die damals angewandten Methoden mit den heute gültigen Verfahren nicht vergleichbar waren.

Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei dem Schleifvorgang selbst um einen zwar regelmäßig wiederkehrenden aber dennoch nur im Ausnahmefall erforderlichen Instandhaltungsaufwand handelt, der im Übrigen nicht wesentlich von einer Zugvorbeifahrt abweicht. Damit ist er bei der prognostischen Bewertung des Schienenverkehrslärms nicht zu berücksichtigen.

- Sichtweise der Anhörungsbehörde

Auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3, insbesondere „**BüG**“ wird verwiesen. Daraus ergibt sich im Ergebnis, dass sich das BüG als anerkannte Schallschutzmaßnahme darstellt, dass aber, in Anlehnung an die Anmerkungen 1 und 2 der Nr. 4.5 der Anlage 2 zu § 4 16. BImSchV, in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss ggf. die Verfügung von Nebenbestimmungen angezeigt sein könnte.

Punkt Gesundheitliche Beeinträchtigung

- Wesentliches Vorbringen der Einwender

Zahlreiche Einwender tragen vor, dass sie gesundheitlich stark beeinträchtigt seien und daher einen besonderen Schutz vor Lärmbelastungen beanspruchten. Ebenfalls zahlreiche Einwender tragen vor, dass durch die Lärmbelastung

der Bahnstrecke eine gesundheitliche Beeinträchtigung vorliege, die unzumutbar sei.

- Erwiderung des Vorhabenträgers

Das vorliegende Vorhaben zeigt auf, mit welchen Schutzmaßnahmen die gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV erreicht werden können. Da mit dem ursprünglichen Vorhaben bereits eine Reihe von aktiven Schallschutzmaßnahmen – teils bis zu 5 m über SO – umgesetzt wurden, führen die erstellten Untersuchungen zum Ergebnis, dass eine Erhöhung dieser Maßnahmen nicht mit verhältnismäßigen Mitteln erreicht werden kann. Daher hat der Vorhabenträger in Anwendung der Regelungen des BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV als zusätzliche Maßnahmen das BüG und darüber hinaus passiven Schallschutz nach der 24. BImSchV vorgesehen. Beide Maßnahmen führen in Kombination mit dem vorhandenen und punktuell ergänzten aktiven Schallschutz dazu, dass gesundes Wohnen unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben möglich ist.

Mit diesem Gesamtpaket aus unterschiedlichen Maßnahmen wird die Schallbelastung der Anwohner reduziert, eine gesundheitliche Beeinträchtigung ist damit nach Umsetzung des Vorhabens nicht zu erwarten.

- Sichtweise der Anhörungsbehörde

Auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.2 und 2.3.1.1.2.3 wird verwiesen. Daraus ergibt sich im Ergebnis, dass nach Auffassung der Anhörungsbehörde der Vorhabenträger einerseits nicht prüft, ob sich durch eine Kombination verschiedenster Maßnahmen ein Vollschutz erreichen ließe und wie sich dies kostenseitig darstellen würde und bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung andererseits nicht unberücksichtigt bleiben kann, dass nach Realisierung der Variante V07 (ohne passiven Lärmschutz) weiterhin Überschreitungen im grundrechtsrelevanten Bereich verblieben. Sollte die Planfeststellungsbehörde diesen – rechtlichen – Überlegungen folgen könnten sich, nach einer Detailprüfung, weitere Verbesserungen im aktiven Schallschutz ergeben.

Punkt Erschütterungen

- Wesentliches Vorbringen der Einwender

Zahlreiche Einwender (z.B. Einwender 4, 5, 78, 97, 255, 256, 296, 361, 362, 406, 409, 412, 413, 427, 433, 467, 468, 475, 487, 488, 493, 494, 500, 511, 521, 522, 531, 532, 533, 568, 583, 587, 588, 589, 598, 599, 653, 654, 674) beanstanden allgemein, dass auch die Auswirkungen von Erschütterungen durch den Bahnverkehr stark zugenommen hätten. Es käme durch den Bahnverkehr zu unzumutbaren Erschütterungen, was sich u.a. durch Erschütterungen manifestiere, die sogar die Gläser in den Schränken vibrieren ließen. In-soweit bestehe ein Schutzanspruch.

- Erwiderung des Vorhabenträgers

Betriebsbedingte Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr gehören zu den Umweltbelastungen, die im Sinne des BImSchG zu beachten sind. Im Gegensatz zu Schallimmissionen bestehen keine gesetzlichen oder untergesetzlichen Vorschriften, die den Umgang und die Bewertung von Erschütterungen unmittelbar vorgeben. Daher hat sich die Rechtsprechung und darauf aufbauend die Verwaltungspraxis auf die Regelungen der DIN 4150, Teil 3 gestützt. Nach diesen Vorgaben ist eine bestehende Vorbelastung hinzunehmen und erst eine signifikante Erhöhung kann zu Schutzansprüchen führen.

Mit dem ursprünglichen Vorhaben der Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart, welches in den 1980-er Jahren umgesetzt wurde, erfolgte ein deutliches Abrücken der Eisenbahnanlagen von der Bebauung. Dabei wurde der Abstand zum jeweils nächstgelegenen Gleis von ehemals 20 – 30 m um ein Vielfaches vergrößert, wobei die aktuellen Abstände bei ca. 60 bis 140 m liegen. Damit wurden die Erschütterungsbelastungen durch den Bahnbetrieb erheblich verringert.

Weder aus dem ursprünglichen Planfeststellungsverfahren noch durch die nunmehr beantragte Anpassung des Schallschutzes in Hockenheim lässt sich ein Schutzanspruch gegen Erschütterungseinwirkungen ableiten.

- Sichtweise der Anhörungsbehörde

Die Anhörungsbehörde verweist in allgemeiner Hinsicht auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.2.

Punkt Gebäudeschäden

- Wesentliches Vorbringen der Einwender

Zahlreiche Einwender tragen vor, dass durch den Bahnverkehr Gebäudeschäden aufträten. Insbesondere befürchten die **Einwender 79, 632, 633** weitere Setzungen im Haus, während insbesondere die **Einwender 30, 81, 82, 104, 105, 153, 154, 166, 167, 180, 192, 219, 220, 233, 312, 313, 314, 402, 403, 404, 405, 435, 470, 472, 473, 493, 494, 500, 534, 537, 568, 587, 588, 591, 632, 633, 655, 656** Rissbildungen an der Hausfassade/im Mauerwerk beklagen.

- Erwiderung des Vorhabenträgers

Gebäudeschäden, die auf den Bahnverkehr zurückzuführen sind, können bei oberirdischen Strecken nur durch Erschütterungswirkungen erfolgen. Wie (unter Punkt „Gebäudeschäden“) dargestellt, wurden die Gleisanlagen mit dem ursprünglichen Vorhaben jedoch um ein Vielfaches von der Bebauung in Hockenheim abgerückt. Auf Grund dieser Änderung sowie der gegebenen Abstandsverhältnisse sind auch unter Beachtung der DIN 4150 Erschütterungen auszuschließen, die zu Gebäudeschäden führen können.

- Sichtweise der Anhörungsbehörde

Die Anhörungsbehörde verweist in allgemeiner Hinsicht auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.2.

Sie hat im Übrigen keine Anhaltspunkte dafür, dass durch das geplante Vorhaben (BüG + geringfügige Erhöhung der Raumgitterwand) Setzungen und/oder Rissbildungen auftreten könnten.

Weitere Argumente

Neben den Forderungen der Mustereinwendung und den individuellen Einwendungen zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen, Erschütterungen und Gebäudeschäden, wurden weitere individuelle Einwendungen erhoben. Dabei geht es im Wesentlichen um Folgendes:

- Offene Fenster, Außenwohnbereich, gewerbliche Nutzung
 - Zahlreiche Einwender (**z.B. Einwender 4, 5, 11, 12, 13, 14, 45, 46, 51, 52, 72, 79, 81, 82, 84, 85, 102, 103, 109, 110, 123, 137, 142, 143, 148, 149, 150, 151, 152, 156, 161, 162, 167, 185, 186, 187, 188, 192, 193, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 209, 219, 220, 222, 223, 230, 231, 232, 233, 242, 243, 244, 253, 254, 258, 261, 262, 270, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 285, 286, 287, 288, 293, 294, 295, 296, 303, 304, 308, 310, 314, 315, 316, 317, 320, 321, 325, 330, 331, 338, 339, 349, 357, 358, 359, 360, 364, 367, 368, 382, 383, 395, 397, 402, 404, 406, 409, 412, 413, 424, 427, 431, 432, 434, 436, 452, 463, 467, 468, 469, 473, 474, 482, 483, 487, 488, 489, 490, 493, 494, 495, 496, 497, 500, 502, 505, 509, 510, 511, 516, 521, 522, 525, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 537, 543, 544, 553, 556, 558, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 586, 589, 591, 598, 599, 603, 604, 609, 610, 616, 621, 622, 623, 624, 632, 633, 634, 635, 637, 643, 644, 647, 652, 676, 679**) ergänzen die Ausführungen zum Lärm durch individuelle Ausführungen, die im Wesentlichen in die Richtung gehen, dass die unerträgliche Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität nicht länger hinnehmbar sei. Eine ungestörte Nachtruhe sei, insbesondere im Sommer bei geöffnetem Fenster, schon seit langem nicht mehr gegeben. Die Nutzung von Terrasse und Balkon sei nur noch stark eingeschränkt möglich, da eine Unterhaltung in kurzen Abständen gestört und unmöglich gemacht werde.

Die **Einwenderin 402**, vergleichbar die **Einwender 431, 432, 436**, hat darüber hinaus geltend gemacht, zwischenzeitlich führe die Lärmbelästigung dazu, dass Übernachtungsgäste den Lärm der in der Nacht fahrenden Güterzüge nicht mehr hinnähmen und ihre Aufenthalte verkürzten oder Preisnachlässe forderten oder das Gästehaus der Einwenderin für weitere bzw. nochmalige Übernachtungen gar nicht mehr in Betracht

zögen. Auch die Vermietung der Eigentumswohnungen der Einweinderin werde seit einigen Jahren immer schwieriger.

- Der Vorhabenträger hat darauf zusammenfassend im Wesentlichen Folgendes erwidert:

Er verkenne nicht, dass die aktuelle Belastung durch den Eisenbahnverkehrslärm vorhanden sei. Er habe mit den vorgelegten Unterlagen in Anwendung der Regelungen des BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV als zusätzliche Maßnahmen das BüG und darüber hinaus passiven Schallschutz nach der 24. BImSchV vorgesehen. Beide Maßnahmen führten in Kombination mit dem vorhandenen und punktuell ergänzten aktiven Schallschutz dazu, dass gesundes Wohnen unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben möglich sei. Somit verbessere sich die Wohnqualität gegenüber heute. Mit den vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen (ggf. Fenster und/oder Lüfter) sei auch gesundes Schlafen sichergestellt. Damit würden auch die Rahmenbedingungen für die Wertigkeit der Häuser verbessert.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen werde auf Basis von Prognosezugzahlen der gesetzliche Anspruch auf Schutzmaßnahmen erfüllt, so dass mit deren Umsetzung keine als gesundheitsgefährdend einzustufenden Belastungen verblieben.

Sofern sich auf Außenflächen, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, unzulässige Überschreitungen von Grenzwerten ergeben, bestehe dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung, der im Detail im Zuge der Entschädigungsverhandlungen abgegolten werde.

Er weise darüber hinaus darauf hin, dass mit dem ursprünglichen Vorhaben der Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart, welches in den 1980-er Jahren umgesetzt worden sei, ein deutliches Abrücken der Eisenbahnanlagen von der Bebauung erfolgt sei. Dabei sei der Abstand zum jeweils nächstgelegenen Gleis von ehemals 20 – 30 m um ein Vielfaches vergrößert worden, wobei die aktuellen Abstände bei ca. 60 bis 140 m lägen. Mit dem damaligen Vorhaben seien darüber hinaus eine Reihe

umfangreicher und bis zu 5 m hoher Schallschutzwände realisiert worden.

Die geschilderte Entwicklung bei der Vermietung (insbesondere zu Einwenderin 402) sei nicht auf die Maßnahmen an der Bahnanlage zurückzuführen.

- Hinsichtlich der Einwenderin 402 handelt es sich nach Auffassung der Anhörungsbehörde um den IO n00290. Dort werden laut Ergebnistabelle die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte im Bestand tagsüber nicht und nachts bis zu 8,8 dB(A) überschritten, bis zu einem Maximalwert von 58 dB(A). Nach Realisierung der Variante V07 würden die Immissionsgrenzwerte nachts bis zu 6,1 dB(A) überschritten, bis zu einem Maximalwert von 56 dB(A).

Hinsichtlich der Einwender 431 und 432 handelt es sich nach Auffassung der Anhörungsbehörde um den IO n00070. Dort werden laut Ergebnistabelle die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte im Bestand tagsüber nicht und nachts bis zu 5,6 dB(A) überschritten bis zu einem Maximalwert von 60 dB(A). Nach Realisierung der Variante V07 würden die Immissionsgrenzwerte nachts bis zu 3,0 dB(A) überschritten, bis zu einem Maximalwert von 57 dB(A).

Hinsichtlich der Einwenderin 436 handelt es sich nach Auffassung der Anhörungsbehörde um den IO n00400. Dort werden laut Ergebnistabelle die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte im Bestand tagsüber nicht und nachts bis zu 11,3 dB(A) überschritten, bis zu einem Maximalwert von 61 dB(A). Nach Realisierung der Variante V07 würden die Immissionsgrenzwerte nachts bis zu 8,6 dB(A) überschritten, bis zu einem Maximalwert von 58 dB(A).

Festzuhalten bleibt daher, dass durch das nunmehr geplante Vorhaben Verbesserungen gegenüber dem bestehenden Zustand zu erwarten sind. Sollte mindestens die Variante V12 zum Zuge kommen (vgl. dazu unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3), könnten sich weitere Verbesserungen im aktiven Schallschutz ergeben. Dies wäre dann noch im Detail zu prüfen.

- Mangelnde Ausweisung von Grundstücken

- Die **Einwender 44, 63, 64 und 83** machen geltend, ihr Grundstück/ihre Wohnung sei in der schalltechnischen Untersuchung der Firma hcon nicht ausgewiesen, sodass aus Sicht der Einwender ein erheblicher Verfahrensfehler beim Planfeststellungsverfahren vorliege.

Die **Einwender 630, 631** machen geltend, für ihr Grundstück gebe es noch keine Lärmmessungen. Die Lärmbelastung durch die DB sei aber sehr hoch, vor allen Dingen nachts.

- Der Vorhabenträger hat sich (zu Einwender 44, 63, 64 und 83) dahingehend geäußert, das Gebäude sei in der Schalltechnischen Untersuchung unter dem Immissionsort s14060 ausgewiesen. Die Adresse sei in der Ergebnistabelle der Schalltechnischen Untersuchung lediglich falsch angegeben (Edith-Stein-Str. 64), und werde bei der ggf. erforderlichen Objektbeurteilung bei der Realisierung des passiven Schallschutzes berücksichtigt. Einen Verfahrensfehler stelle dieser Sachverhalt nicht dar.

Das Gebäude der Einwender 630, 631 sei in der schalltechnischen Untersuchung nicht dargestellt, da es zum Zeitpunkt der Objekterhebung noch nicht erbaut gewesen sei. Aus den Isophonenplänen und den vergleichenden Ergebnissen der Nachbarobjekte s15420 und s15430 lasse sich allerdings ableiten, dass hier Werte zwischen 51 und 52 dB(A) zu erwarten seien. Diese lägen nachts ca. 3 dB(A) über dem Grenzwert für Wohngebiete. Damit könne das Gebäude bei der ggf. erforderlichen Objektbeurteilung bei der Realisierung des passiven Schallschutzes berücksichtigt werden. Einen Verfahrensfehler stelle dieser Sachverhalt nicht dar.

- Die Anhörungsbehörde kann nicht nachvollziehen, ob der Immissionsort s14060 (laut Ergebnistabelle Edith-Stein-Str. 64) eigentlich eine andere als die ausgewiesene Adresse darstellt und was dann für die Edith-Stein-Str. 64 gelten würde. Allerdings vermag sie auch keinen Verfahrensfehler zu erkennen. Vor einem möglichen Planfeststellungsbeschluss wären entsprechende Deckblätter zu fertigen, die sowohl die

Edith-Stein-Str. 64 als auch die für die Einwender 44, 63, 64 und 83 maßgeblichen IO enthalten.

Entsprechendes gilt auch bezüglich der Einwender 630, 631. Hier wären vor einem möglichen Planfeststellungsbeschluss ebenfalls Deckblätter zu fertigen, die die für die Einwender 630 und 631 maßgeblichen IO enthalten.

- Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen, innovativer Lärmschutz

- Die **Einwenderin 123** fordert umfassende Lärmschutzmaßnahmen entlang der gesamten Ortslage Hockenheim, im Süden beginnend am Schnittpunkt der Bahnlinie mit der B 39 und endend im Norden hinter der Überführung der A 61.

Die **Einwenderin 161** fordert, auch direkt an der Schiene, Rad und Drehgestellen Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen.

Die **Einwenderin 162** befremdet, dass in den vorgestellten Planungen der Bahn mit keinem Wort auf innovative Schallschutztechnologien, wie Materialien und Bauweisen von Lärmschutzwänden sowie bauliche Konstruktionen zur Lärmverminderung an den Schienen eingegangen wird. Die **Einwender 598, 599** bemängeln insbesondere, dass andere Möglichkeiten (als Schallschutzwände und BüG), wie beispielsweise niedrigere Lärmschutzwände direkt am Gleis und an den Rädern der Züge, etwa so hoch wie die Bahnsteigkante oder der Einsatz von Schienenstegdämpfern, die ggf. günstiger zu effektivem Lärmschutz führen würden, überhaupt nicht geprüft worden seien.

Für den **Einwender 616** kommt als geeignete Maßnahme zur Umsetzung eines adäquaten Lärmschutzes nur die Einhausung infrage, gleichgültig, ob es sich dabei um eine Schale oder um eine Tunnellösung handele. Ausschlaggebend sei dabei nur, dass das Ziel, das 1981 vereinbart worden sei, erreicht werde.

- Nach Auffassung der Anhörungsbehörde handelt es sich beim Anwesen der Einwenderin 123 um den Immissionsort n04750. Für diesen IO ergeben sich laut Gutachten im Bestand Überschreitungen der Immis-

sionsrichtwerte bis zu 1,8 dB(A) nachts. Bei V07 (mit BüG) weist das Schallgutachten keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte mehr aus.

Soweit sich der Vorhabenträger speziell zu Einwenderin 161 dahingehend geäußert hat, die geforderten Maßnahmen an der Schiene seien untersucht und mit dem BüG soweit wie möglich angesetzt worden, Maßnahmen am Rad und an den Drehgestellen seien keine baulichen Maßnahmen, auf deren Umsetzung der Vorhabenträger Einfluss nehmen könne, damit stünden sie im Rahmen einer Planfeststellung auch nicht zur Disposition, weist die Anhörungsbehörde darauf hin, dass auch das BüG keine bauliche Maßnahme darstellt und vom Vorhabenträger trotzdem in das Planfeststellungsverfahren einbezogen wird. Richtig ist allerdings, dass Maßnahmen, die sich auf das Wagenmaterial beziehen grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung sind. Wegen der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Allgemeinen wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3 verwiesen. Festzuhalten ist, dass am aus Sicht der Anhörungsbehörde insoweit maßgeblichen IO s12650 auch bei V07 (mit BüG) Überschreitungen der Immissionsrichtwerte bis zu 4,8 dB(A) nachts verbleiben. Insoweit ist nach Darstellung des Vorhabenträgers jedoch darüber hinaus passiver Schallschutz nach der 24. BImSchV vorgesehen. Sollte mindestens die Variante V12 zum Zuge kommen (vgl. dazu unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3), könnten sich weitere Verbesserungen im aktiven Schallschutz ergeben. Dies wäre dann noch im Detail zu prüfen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird (zu den Einwendern 162, 598, 599) auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3 verwiesen. Ungeachtet dessen verbleiben am aus Sicht der Anhörungsbehörde für die Einwenderin 162 maßgeblichen IO s15580 auch bei V07 (mit BüG) Überschreitungen der Immissionsrichtwerte bis zu 1,4 dB(A) nachts und am aus Sicht der Anhörungsbehörde für die Einwender 598, 599 maßgeblichen IO s14220 auch bei V07 (mit BüG) Überschreitungen der Immissionsrichtwerte bis zu 6,8 dB(A) nachts. Insoweit ist nach Darstellung des Vorhabenträgers jedoch darüber hinaus passiver Schallschutz nach der 24. BImSchV vorgesehen. Sollte mindestens die Variante V12 zum Zuge kommen (vgl. dazu unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3), könnten

sich weitere Verbesserungen im aktiven Schallschutz ergeben. Dies wäre dann noch im Detail zu prüfen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird (zum Einwender 616) auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3, insbesondere „**Einhau-**
sung“ verwiesen.

- Kritik an der 16. BImSchV

- Die **Einwender 482, 483, 598, 599, 609, 610** haben zusätzlich geltend gemacht, auch eine nur rein subjektiv erlebte Belästigung verursache insbesondere Stressreaktionen, die bei akuter, aber vor allem bei langfristiger Belastung Gesundheitsschäden in sämtlichen Bereichen zur Folge haben könnten. Bei wachen Personen gehe der Arbeitskreis zur Lärmwirkungsforschung des Umweltbundesamtes oberhalb von Maximalpegeln von 60 dB(A) von physiologischen Lärmwirkungen in Form von Veränderungen der allgemeinen zentralen Aktivierung mit Beeinflussung vegetativer Funktionen aus. Die Aktivierungsschwelle zur Schlafenszeit liege niedriger. Zur Gewährleistung eines ungestörten Schlafs sollten Verkehrslärmgeräusche am Ohr des Schläfers Dauer-schallpegel von 30 dB(A) und Maximalpegel von 40 dB(A) nicht überschreiten. Neben autonomen Körper-Stress-Reaktionen könnten auch Schlafstörungen und Leistungseinbußen auftreten. Für die Gesundheit und das Wohlbefinden sei die Qualität des Nachtschlafs mitentscheidend. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen habe in seinem Sondergutachten vom 15.12.1999 darauf hingewiesen, dass der Tiefschlaf der physiologischen und der Traumschlaf der psychischen Erholung, insbesondere der Aufbereitung und Reflektion von Gedächtnisinhalten dienen. Die Schlafqualität werde durch den ausgewogenen und rhythmischen Ablauf dieser beiden Zustände bestimmt. Chronische Störungen des Schlafes beeinträchtigten das psychische Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit, u.a. die Verkehrssicherheit und stellten zudem Risikofaktoren für psychosomatische Erkrankungen, für Neurosen, Angst und Aggressivität dar. Studien zum nächtlichen Erwachen durch Fluglärm, der der diskontinuierlichen Lärmexposition durch Güterzüge in der Lärmwirkung gleichzusetzen sei, kämen zu der Feststellung, dass nächtlicher Fluglärm zu unerwünschter Aktivierung führe und den Schlaf belaste. Sofern eine längerfristige Störung des Schlafablaufs

auftrate, könnten gesundheitliche Beeinträchtigungen unterschiedlicher Intensität und Art auftreten. Auf die im Sondergutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen vom 31.08.1999 mit dem Titel „Seine Umwelt und Gesundheit - Risiken richtig einschätzen“ genannten mittelfristigen Ziele (Einhaltung von 55 dB(A) als Präventionswert nachts und 62 dB(A) tagsüber) und die Vorsorgezielwerte von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts werde verwiesen. Von diesen Werten sei Hockenheim weit entfernt. In jedem Fall stelle der konkrete Bahnlärm eine Beeinträchtigung und Belästigung dar. Dies gelte auch für die Tagzeit. Auch bei Umsetzen der Variante V07 werde das angesichts der noch verbleibenden erheblichen Grenzwertüberschreitungen, insbesondere in der Nachtzeit, weiterhin der Fall sein.

Die **Einwender 482, 483, 609, 610, 637** haben zusätzlich geltend gemacht, eine Berechnung auf Basis der 16. BImSchV sei schon deshalb nicht akzeptabel, weil im Planfeststellungsbeschluss für die Neubau-strecke Mannheim – Stuttgart im Planfeststellungsbereich 3.a festgelegt worden sei, dass Grundlage für Schallberechnungen die DIN 18005 sei, sofern in Einzelfragen keine anderen Bezugsgrößen vereinbart worden seien. Eine Berechnung anhand der DIN 18005, die es heute auch noch gebe, sei nicht vorgelegt worden. Gefordert wird daher eine Schallberechnung nach der DIN18005, so, wie im Planfeststellungsbeschluss von 1981 vorgesehen.

Gegen die Anwendung, insbesondere gegen die Art und Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage der BImSchV werde Einspruch erhoben, weil diese Verordnung aus Sicht der Einwender **482, 483, 609, 610** nicht verfassungskonform sei. Die BImSchV berücksichtige die Ergebnisse und Erkenntnisse neuerer Forschungsarbeiten über Lärmwirkungen und -bewertungen nur ungenügend.

Die **Einwender 482, 483** haben zusätzlich geltend gemacht, die Festlegung von Grenzwerten unter dem Blickwinkel der Finanzierbarkeit sei falsch, da sie die Gesundheitsgefahren und Beeinträchtigungen nicht ausreichend berücksichtige. Zum Schutz des überragenden Rechtsguts Gesundheit und körperliche Unversehrtheit wird ein dem aktuellen Erkenntnisstand angepasstes Regelwerk gefordert. Dazu gehöre die BImSchV jedenfalls nicht.

Nicht nachvollziehbar sei auch, weshalb die Variante V12 ausgeschieden worden sei.

- Der Vorhabenträger hat sich dahingehend geäußert, in der vorliegenden Planfeststellung sei die 16. BImSchV in Ansatz gebracht worden, so als würde das Vorhaben heute unter den gesetzlichen Bedingungen einer Planfeststellung umgesetzt werden. Damit lägen die angestrebten Schutzziele weit unterhalb der angesprochenen Schwellenwerte.

Das vorliegende Verfahren diene nicht der Umsetzung der Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Hockenheim vom 08.12.1976.

Die DIN 18005 gebe Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung. Sie enthalte Orientierungswerte für die Bauleitplanung, gelte jedoch nicht für die Anwendung in Planfeststellungsverfahren.

Mit der vorgelegten Planfeststellung, die eine Kombination aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen darstelle, und bei der alle aktuellen Regelungen zur Anspruchsermittlung und zur Abwägung erfüllt worden seien, würden die gesetzlichen Vorgaben wie bei einem Neubau umgesetzt. Damit werde der gleiche Maßstab angesetzt, als würde die Strecke aktuell neu planfestgestellt.

- Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist auf die Ausführungen unter III. 2.3.1.1.1, III. 2.3.1.1.2.2, Spiegelstrich 2 und III. 2.8.1.4.2.1 zu verweisen. Maßgeblich ist demnach das aktuell geltende Regelwerk.

Wegen der Variante V12 wird auf die Ausführungen unter III. 2.3.1.1.2.3 verwiesen.

- Messungen statt Berechnungen

- Der **Einwender 516** hat zusätzlich geltend gemacht, Lärmpegel würden sich je nach Wetter- und Windsituation erheblich ändern. Ebenso würden Schallpegel von Häuserwänden reflektiert. Errechnete Schallpegel

würden niemals die echten Lärmpegel wiedergeben, denn die genannten Punkte seien nicht berücksichtigt. Hier wären Messungen über einen längeren Zeitraum die einzige echte Lösung.

Die **Einwender 643, 644** haben zusätzlich geltend gemacht, sie könnten die Werte in der Ergebnistabelle (Seite 596) für die V01 und V07 (Fassaden Nr. 5) nicht nachvollziehen. Da dieser Wert gerechnet worden sei, bestünden Zweifel an dessen Richtigkeit. Die Immissionen, die in die Räume der Einwender dringen würden, sollten deshalb nach den gesetzlichen Regeln vor Ort gemessen werden.

- Der Vorhabenträger hat sich dahingehend geäußert, aus den gesetzlichen Grundlagen ergebe sich, dass bei der Ermittlung von Ansprüchen auf Lärmvorsorge nach dem BImSchG i.V. mit der 16. BImSchV Berechnungen auf Grundlage von Prognosen zu verwenden seien. Eine Messung sei nicht vorgesehen. Bei der Berechnung würden grundsätzlich für die Schallausbreitung günstige Wetterbedingungen einschließlich eines Mitwindes unterstellt. Ebenso würden Abschirmungen durch Bebauung nur durch die erste geschlossene Bebauungsreihe angesetzt. Damit stellten die Berechnungen eine auf der sicheren Seite liegende obere Abschätzung dar. Eine Messung sei daher weder geboten noch erforderlich.

Die Rechenergebnisse für die Einwender 643, 644 seien nochmals geprüft worden. Je nach Lage und Geschoßanzahl lägen diese am Tag zwischen 50 und 54 dB(A) und in der Nacht zwischen 50 und 55 dB(A). Da das Gebäude selbst auch als abschirmend zu berücksichtigen sei, seien die Werte auf der Rückseite des Gebäudes geringfügig niedriger als auf den beiden bahnzugewandten Seiten. Damit seien die Werte als plausibel einzustufen.

- Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird auf die Ausführungen unter III. 2.3.1.1.1 verwiesen.

- Schriftverkehr, Treu und Glauben

-- Die **Einwender 521, 522** haben zusätzlich geltend gemacht:

Aus dem früher geführten Schriftverkehr in dieser Angelegenheit, auf den verwiesen werde, werde deutlich, dass die Bahn im Grunde nie die Absicht gehabt habe, die mit der Stadt Hockenheim – zugunsten der Bürger – getroffene Vereinbarung einzuhalten. In den Stellungnahmen der DB sei insbesondere darauf verwiesen worden, keine Einzelfallregelungen im Sinne eines passiven Lärmschutzes treffen zu wollen, da dies einer angestrebten Gesamtlösung „nicht entsprechen würde“. Nun biete gerade die von der Bundesbahn beabsichtigte und zur Planfeststellung beantragte Maßnahme durch die Variante V07 im Ergebnis eine Lösung, die dem Großteil der Grundstückseigentümer entlang der Bahnlinie nur dann einen umfänglichen Lärmschutz gewährleiste, wenn an den jeweiligen Objekten passiver Lärmschutz betrieben werde.

Die Deutsche Bundesbahn habe sich im Jahre 1976 in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Stadt Hockenheim verpflichtet, in den angrenzenden Wohnbereichen einen Schallschutzpegel von 50 dB(A) + 2 dB(A) bei Tag sowie einen Maximalpegel von 65 dB(A) ohne Pluswerte entlang der Wohngebiete zu gewährleisten. Diese rechtlich verbindliche Vereinbarung habe auch Eingang in den im Jahre 1981 ergangenen Planfeststellungsbeschluss gefunden. Ferner sei zur Klarheit in einer zweiten Vereinbarung 1982 der Inhalt bestätigt worden. Obwohl zwischenzeitlich durch schalltechnische Beweissicherungsverfahren effektiv feststehe, dass die im Planfeststellungsverfahren zugesicherten Werte nicht eingehalten würden, versuche nun die Bahn durch das neue Planfeststellungsverfahren geänderte Fakten zu schaffen. Damit würde die bestehende Verpflichtung durch die Bahn ausgehebelt. Nach der geltenden Rechtslage seien die 16. BImSchV und die darin enthaltenen Lärmgrenzwerte Mindestanforderungen, die an öffentliche Verkehrswege gestellt würden. Lägen aber vertragliche Vereinbarungen vor, so gingen diese vereinbarten Lärmgrenzen einer allgemeinverbindlichen gesetzlichen Regelung vor. Mit ihrem Verhalten verstoße die Bahn gegen den rechtlichen Grundsatz von Treu und Glauben. Die Vertragserfüllung durch die DB sei zumutbar.

Zu bemerken sei noch die Zusage der Bahn, die zur Einhaltung der vereinbarten Grenzwerte erforderlich Maßnahmen zu treffen und dies auch für den Fall, dass neue Schallschutzvorschriften für Verkehrswege Inkrafttreten sollten, welche einen verstärkten Schallschutz erforderlich machten. Durch das eingereichte Planfeststellungsverfahren sollten nun gerade diese Tatsachen durch den Bezug auf die Lärmwerte der 16. BImSchV umgekehrt werden.

- Der Vorhabenträger hat sich dahingehend geäußert, der angeführte Schriftverkehr sei nicht Bestandteil der Planfeststellung, so dass auf diesen nicht eingegangen werde.

Das vorliegende Verfahren diene auch nicht der Umsetzung der Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Hockenheim vom 08.12.1976. Im Zuge der Auseinandersetzungen mit der Stadt Hockenheim habe sich der Vorhabenträger bereit erklärt, die Schallschutzmaßnahmen an den in Rede stehenden Strecken so zu ergänzen, wie wenn die seinerzeit planfestgestellten Neu- und Ausbaumaßnahmen an Betriebsanlagen der Eisenbahn heute planfestzustellen wären. Mit der vorgelegten Planfeststellung, die eine Kombination aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen darstelle, und bei der alle aktuellen Regelungen zur Anspruchsermittlung und zur Abwägung erfüllt worden seien, würden die gesetzlichen Vorgaben wie bei einem Neubau umgesetzt. Darüber hinaus bestehe aus Sicht des Vorhabenträgers kein zusätzlicher Bedarf an Maßnahmen.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen werde auf Basis von Prognosezugzahlen der gesetzliche Anspruch auf Schutzmaßnahmen erfüllt. Damit seien die Befürchtungen, dass über die in der Prognose 2015 hinaus angesetzten Verkehre zusätzliche Verkehre auf die Stadt Hockenheim und deren Bewohner zukommen könnten, unbegründet.

- Aus Sicht der Anhörungsbehörde kann auf die Ausführungen unter Abschnitt I. 2. und III. 2.3.1 („Ausgangslage“) verwiesen werden.

- Keine Verbesserung der bestehenden Situation

-- Die **Einwender 521, 522** haben zusätzlich geltend gemacht:

Die nun angedachte Erhöhung der Raumgitterwand im Bahnhofsbereich auf einer Länge von ca. 150 m führe bei ihrem Gebäude zu keinen nennenswert verbesserten Lärmwerten. Auch das überwachte Gleis könne keine Abhilfe schaffen, da hier nur temporär eine Lärminderung eintrete. Dies habe sich im Laufe der 30 Jahre bereits gezeigt, da die Bahn in unregelmäßigen Zeitabständen immer wieder Gleisabschleifungen durchgeführt habe, die allerdings keine nachhaltige Wirkung gezeigt hätten. Schon unmittelbar nach dem Schleifen der Gleise hätten die Pegelminderungen im Mittel weniger als 1 dB betragen. Nach ca. einem halben Jahr sei bereits der Maximalpegel wie vorher erreicht gewesen.

Ferner werde durch die Planfeststellung die von der Bahn zugesicherte Lärminderung in der Weise modifiziert, dass künftig jeder Grundstückseigentümer zwar „rechtlich einen Anspruch auf passiven Lärmschutz“ habe, diesen aber dann gegenüber der Bahn jeweils im Einzelfall geltend machen müsse. Dies habe zur Folge, dass bei unterschiedlicher Betrachtungsweise der jeweilige Eigentümer gegenüber der Bahn rechtlich vorgehen müsse, was für jeden Eigentümer eine finanzielle Belastung in einem Prozessverfahren darstelle, da die Bahn durch ihr Verhalten bisher bereits nachdrücklich gezeigt habe, an der Einhaltung der zugesicherten Lärmwerte kein Interesse zu haben. Insofern stelle das vorliegende Planfeststellungsverfahren eine wesentliche Verschlechterung der bisherigen Position der Bürger dar, obwohl die vereinbarten Lärmhöchstwerte von der Bahn zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme ohne Einschränkung, auch in Bezug auf das verwendete Betriebsmaterial, zugesichert worden seien.

-- Der Vorhabenträger hat sich wie folgt geäußert:

Die Erhöhung der Raumgitterwand südlich des Empfangsgebäudes schließe eine „Lücke im Schallschutz“, da die Raumgitterwand auf Grund ihrer geometrischen Ausbildung bei gleicher Höhe weniger wirksam sei, als eine Schallschutzwand. Daher sei deren Umsetzung sinn-

voll. Beim BÜG handele es sich um ein anerkanntes Verfahren, welches über die Kombination aus regelmäßigem Messen (Überwachung) und dem rechtzeitigen Nachschleifen den dauerhaften guten Schienenzustand sicherstelle. Darüber hinaus seien auch passive Maßnahmen nach der 24. BImSchV angedacht, die ihrerseits auch eine positive Wirkung aufwiesen.

Die Umsetzung des Anspruchs auf passiven Schallschutz erfolge bei wirksamem Planfeststellungsbeschluss auf Veranlassung der DB AG. Hier werde lediglich die aktive Beteiligung der Eigentümer eingefordert. Rechtliche Schritte durch den Eigentümer seien nicht erforderlich.

-- Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist Folgendes anzumerken:

Die Feststellung „das vorliegende Planfeststellungsverfahren stelle eine wesentliche Verschlechterung der bisherigen Position der Bürger dar“, mag vor dem Hintergrund, dass es weder der Stadt Hockenheim noch den Betroffenen in Jahrzehnten – faktisch – gelungen ist, diese Position durchzusetzen, während nunmehr eine realistische Aussicht auf Maßnahmen besteht, je nach Blickwinkel unterschiedlicher Bewertung zugänglich sein. Dies zu entscheiden ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Wiederholt sei darauf hingewiesen, dass Grundlage der Maßnahme folgende Protokollerklärung ist:

„Die Beklagte anbietet, binnen eines Jahres Lärmschutzmaßnahmen ermitteln zu lassen für eine 2-geschossige Bebauung, wie wenn die Maßnahmen im klagegegenständlichen Bereich heute planfestzustellen wären.“

Festzuhalten bleibt daher, dass am aus Sicht der Anhörungsbehörde maßgeblichen IO s10750 im Ist-Zustand Überschreitungen der Immissionsrichtwerte bis zu 1,8 dB(A) tags und bis zu 13,5 dB(A) nachts auftreten. Bei Umsetzung von V07 werden tags keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte, nachts aber immer noch Überschreitungen bis zu 11,5 dB(A) prognostiziert. Dabei werden auch die gesundheitsrelevanten Nachtwerte von 60 dB(A) erreicht bzw. (bis zu einem maximalen Wert von 61 dB(A)) überschritten. Insoweit ist nach Darstellung des Vorhabenträgers jedoch darüber hinaus passiver Schallschutz nach der

24. BImSchV vorgesehen. Sollte mindestens die Variante V12 zum Zuge kommen (vgl. dazu unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3), könnten sich weitere Verbesserungen im aktiven Schallschutz ergeben. Dies wäre dann noch im Detail zu prüfen.

- Verfahrensfragen

- Die **Einwender 598, 599** haben zusätzlich geltend gemacht, den offengelegten Unterlagen sei die schalltechnische Untersuchung in Anlage 7 lediglich zur Information beigelegt. Das sei falsch, da sich letztendlich auch aus dieser Untersuchung ein möglicher Anspruch auf passiven Schallschutz ergebe. Lügen die Unterlagen nur zur Information bei und würden diese nicht planfestgestellt, sei unklar, woraus sich der Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach ergeben solle.

Der **Einwender 616** macht zusätzlich geltend, das Datum der Antragstellung „15.06.2011“ sei falsch. Die Veröffentlichung sei deshalb fehlerhaft.

Den zu erwartenden Zugzahlen werde als Prognosehorizont 2015 zugrunde gelegt. Es werde aber bereits das Jahr 2013 geschrieben. Die zeitliche Schiene sei deshalb zu kurz.

Aus der Bekanntmachung sei nicht ableitbar, in welchem Verhältnis das nun beantragte Bauvorhaben zum Planfeststellungsbeschluss des Jahres 1981 stehe. Es sei offen, ob dieser Beschluss ergänzt werden solle.

- Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird hinsichtlich der Einwender 598, 599 auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.8.1.3, Spiegelstrich 3 verwiesen.

Hinsichtlich des Einwenders 616 wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.8.1.3, Spiegelstrich 6 (zu „Datum“), III. 2.3.1.1.2.2, Spiegelstrich 1 (zu „Prognosehorizont“) und III. 1., Spiegelstrich 1 (zu „Verhältnis“) verwiesen.

2.8.3 **Einwender 681 bis 686**

Die Einwender 681 bis 686 haben die Einwendungen nicht – persönlich – unterschrieben. Die Einwenderin 681 erscheint jedoch bei der Einwendung des Einwen-

ders 671 (Mustereinwendung A), die Einwenderin 682 bei der Einwendung der Einwender 669, 670 (Mustereinwendung A). Der Einwender 683 bedient sich der Mustereinwendung A, die Einwender 684 bis 686 benutzen ebenfalls die Mustereinwendung. Auf die Behandlung der Mustereinwendung kann daher verwiesen werden.

2.8.4 ***Einwender 687 bis 692***

Die Einwender 687 bis 692 haben die Einwendungen verspätet erhoben. Wie bereits ausgeführt konnten etwaige Einwendungen gegen den Plan bis einschließlich 02.04.2013 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe oder beim Bürgermeisteramt Hockenheim erhoben werden. Später eingehende Einwendungen waren kraft Gesetzes ausgeschlossen. Die Einwendung der Einwenderin 687 trägt den Poststempel vom 03.04.2013, die Einwendung des Einwenders 688 den vom 04.04.2013, die Einwendung der Einwenderin 689 den vom 11.04.2013, die Einwendung des Einwenders 690 den vom 18.04.2013, die Einwendung des Einwenders 691 den vom 19.04.2013 und die Einwendung des Einwenders 692 den vom 03.05.2013. Es handelt sich aber auch insoweit um die Mustereinwendungen. Auf die Behandlung der Mustereinwendung kann daher verwiesen werden.

3. **Gesamtbetrachtung**

Die Anhörungsbehörde ist vor dem Hintergrund der vorliegenden Planunterlagen, der Stellungnahmen und Einwendungen, des Ergebnisses des Erörterungstermins sowie der Vorgeschichte zusammenfassend zu folgenden wesentlichen Einschätzungen gelangt:

- Die notwendige Planrechtfertigung liegt vor.

Durch die vom Vorhabenträger geplanten Maßnahmen könnte insgesamt eine Verbesserung der gegenwärtigen Lärmsituation erreicht werden. Die Frage, ob die vorgesehenen Maßnahmen ausreichend sind, macht die vorgelegte Planung noch nicht „unvernünftig“ sondern ggf. nachbesserungsbedürftig.

Die Verwirklichung der weiteren Zielsetzung, eine **vergleichsweise** und insoweit also **einvernehmliche** Verfahrensbeendigung des von der Stadt Hockenheim beim VG Karlsruhe gegen die DB Netz AG angestregten Klageverfahrens zu erreichen, erscheint zweifelhaft.

- Mit E-Mail vom 07.08.2015 hat die Anhörungsbehörde den Vorhabenträger darüber in Kenntnis gesetzt, dass aus dem Protokoll (Stenografisches Protokoll des EÖT) noch verschiedene „Arbeitsaufträge“ und Fragen offen sind und um ergänzende Stellungnahme gebeten. Der Vorhabenträger hat sich dazu mit Schreiben vom 23.10.2015 geäußert. Die Anhörungsbehörde hat diese Äußerung im jeweiligen sachlichen Kontext in die vorliegende Stellungnahme einbezogen. Insoweit ergibt sich, je nach Rechtsauffassung der Planfeststellungsbehörde, ggf. noch folgender weiterer Klärungsbedarf (die in Klammern angegebenen Seiten beziehen sich auf das Stenografische Protokoll des EÖT):

- Schienenstegdämpfer (Seite 135 ff.)

Auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3 „**Schienenstegdämpfer bzw. Schienenabschirmungen**“ wird verwiesen. Sollte die Planfeststellungsbehörde die Auffassung des Vorhabenträgers nicht teilen, wäre ggf. eine ergänzende Stellungnahme des Vorhabenträgers zur Wirksamkeit erforderlich.

- Geschwindigkeitsbegrenzung (Seiten 138 ff., 154)

Zur Auffassung der Anhörungsbehörde wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3 insbesondere „**Geschwindigkeitsbeschränkungen und/oder verbindliche Verlagerungen auf die NBS**“ verwiesen. Sollte die Planfeststellungsbehörde die Auffassung des Vorhabenträgers nicht teilen, wäre ggf. eine ergänzende Stellungnahme zur Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenweges erforderlich.

- Baugebiete (Seite 174 f.)

Zur Auffassung der Anhörungsbehörde wird auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.3 verwiesen. Danach läge eine Ergänzung der Unterlagen nahe.

- Methodik (Seite 76 f.)

Auf die Ausführungen unter Abschnitt III. 2.3.1.1.2.2, Spiegelstrich 1 wird verwiesen. Daraus ergibt sich, dass nach Auffassung der Anhö-

rungsbehörde die Anforderungen des Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Stand: Dezember 2012 - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr hinsichtlich der Verkehrs-/Betriebsprognose nicht – vollumfänglich – erfüllt sind.

- Ungeachtet dessen, dass nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht auszuschließen ist, dass einzelne Maßnahmen des aktiven Schallschutzes näher beleuchtet werden müssten („Einhausung“, „Schienenstegdämpfer bzw. Schienenabschirmungen“, „Geschwindigkeitsbeschränkungen und/oder verbindliche Verlagerungen auf die NBS“), was – rechtlich – zuvörderst von der Planfeststellungsbehörde zu beurteilen wäre, prüft der Vorhabenträger ebenfalls nicht, ob sich durch eine Kombination verschiedenster Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ein Vollschutz erreichen ließe und wie sich dies kostenseitig darstellen würde.
- Den Ausführungen des Vorhabenträgers zur Verhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 BImSchG kann nicht vollumfänglich gefolgt werden.

Zwar ist gegen den Ansatz, dass die Variante optimal ist, die die geringsten Kosten je gelöstem Schutzfall aufweist grundsätzlich nichts zu erinnern. Allerdings sind auch Varianten mit ungünstigerem Kosten-Nutzen-Verhältnis in den Fokus zu nehmen, wenn sie – und das ist nach dem Gesetzeswortlaut und unter Berücksichtigung der Rechtsprechung das Entscheidende – ebenfalls verhältnismäßig zum Nutzen sind. Hier greift die Abwägung des Vorhabenträgers nach Auffassung der Anhörungsbehörde zu kurz.

Vor dem Hintergrund der Vorgeschichte geht es nach Auffassung der Anhörungsbehörde auch nicht, wie der Vorhabenträger meint, darum auf „möglichst wirtschaftliche Weise zusätzliche Schutzfälle zu lösen“ sondern darum „möglichst viele Schutzfälle zu lösen, ohne dass dies zu einer vergleichbaren Unwirtschaftlichkeit wie die Schallschutzgarantie führen würde“.

Für die Anhörungsbehörde ist nicht erkennbar, dass die Kosten für Variante V12 außer Verhältnis zum Schutzzweck stünden. Angesichts der im Raume stehenden Gesundheitsgefahren dürfte sie wahrscheinlich sogar noch zu kurz greifen. Dies wäre, wenn die Planfeststellungsbehörde diesen – rechtlichen – Überlegungen folgt, dann noch im Detail zu prüfen.

Auch wenn V12 zum Zuge kommen sollte, bedürfte es einer Überarbeitung der Antragsunterlagen.

Hinzu kommt, dass auch die Gesamtverkehrslärmbelastungen, die bisher nicht in die Untersuchungen einbezogen worden sind, bei der Gesamtbeurteilung ggf. noch in den Blick zu nehmen wären.

- Sollte entgegen der Auffassung der Anhörungsbehörde nicht mindestens V12 zum Zuge kommen, wären Modifizierungen der Ergebnistabelle des Schallgutachtens erforderlich. Diese bezögen sich insbesondere auf folgende Gesichtspunkte:
 - mögliche weitere „rund 200 Schutzfälle“ aus den Bebauungsplänen „2. und 3. Gewann Biblis“ (6. Änderung) und „Baublock Hirschstraße/Untere Hauptstraße“ wären einzubeziehen;
 - am IO s10970 (Altenheim) wären nicht wie ursprünglich die Immissionsgrenzwerte 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts sondern die Immissionsgrenzwerte 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts, wie in § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV vorgesehen, anzusetzen;
 - am IO n00010 (Park-Kindergarten) wären nicht wie ursprünglich die Immissionsgrenzwerte 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts sondern die Immissionsgrenzwerte 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts, anzusetzen;
 - der Friedrich-Fröbel-Kindergarten wäre in die Ergebnistabelle mit den Immissionsgrenzwerten 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts einzubeziehen;
 - das Carl-Friedrich-Gauß-Gymnasium wäre in die Ergebnistabelle mit den Immissionsgrenzwerten 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts einzubeziehen;
 - am IO s16882 (Theodor-Heuss-Realschule) wären nicht wie ursprünglich die Immissionsgrenzwerte 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts sondern die Immissionsgrenzwerte 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts, wie in § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV vorgesehen, anzusetzen;

-- die Immissionsorte

Edith-Stein-Straße 2, 2/1,
Arndtstraße 67/1,
Wasserturmanlage 48,
Weimarer Weg 1/3 und
Schwetzinger Straße 9

wären nachzuerheben und zu bewerten;

-- die für die Einwender 44, 63, 64 und 83 sowie 630 und 631 maßgeblichen IO wären in die Ergebnistabelle einzubeziehen.

- Sollte es zu einer Planfeststellung kommen, die das BÜG beinhaltet, hält die Anhörungsbehörde die Verfügung von Nebenbestimmungen für angezeigt, die die maßgeblichen Modalitäten ausdrücklich festlegen.
- In Ansehung der spezifischen Rahmenbedingungen des vorliegenden Verfahrens hält es die Anhörungsbehörde im Ergebnis nicht für ausgeschlossen das Verkehrsmengengerüst in Anhang 1 Tabelle A1) der Schalltechnischen Untersuchung (Planunterlagen: Anlage 7) jedenfalls für den Regelverkehr verbindlich vorzugeben.
- In Ansehung der spezifischen Rahmenbedingungen des vorliegenden Verfahrens kämen aus Sicht der Anhörungsbehörde auch betriebliche Regelungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht. Eine solche Regelung könnte – unterstellt, dass dauerhaften Beschränkungen die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenweges entgegen gehalten werden könnten –, so aussehen, dass im fraglichen Streckenabschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h festgelegt wird und zwar zeitlich beschränkt, bis auf der Grundlage des verwaltungsgerichtlichen Protokolls eine einvernehmliche Regelung zwischen der Stadt Hockenheim und dem Vorhabenträger zustande kommt oder ein von der Planfeststellungsbehörde verfügbares Lärmschutzkonzept (mindestens die Variante V12) verwirklicht worden ist (vgl. dazu Vorschlag unter Abschnitt IV.1 3.2.2.1).

- Überall dort, wo die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können, ist ergänzender passiver Schallschutz zu gewähren (vgl. dazu Vorschlag unter Abschnitt IV.1 3.2.2.4, sowie Zusage unter Abschnitt IV.2 2).
- Dort wo Lärmimmissionen weder durch aktive noch durch passive Maßnahmen ausreichend abgewehrt werden können, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen (vgl. dazu Vorschlag unter Abschnitt A IV.1 3.2.2.5).

IV. Vorschlag

Es wird vorgeschlagen bei einer möglichen Zulassung des Vorhabens nachfolgende Nebenbestimmungen und Zusagen aufzunehmen. Für den Fall, dass, wie von der Anhörungsbehörde vorgeschlagen – mindestens – V12 zum Zuge kommt, könnten sich als Folge der – teilweisen – Überarbeitung der Antragsunterlagen Modifizierungen ergeben.

IV.1 Nebenbestimmungen

1. Naturschutz und Landschaftspflege

- 1.1 Die hinter der Mauerkrone gepflanzte Baumreihe (Rhus glabra und Pinus sylvestris) ist zu erhalten.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Planunterlagen: Anlage 8, Seiten 4 bis 6)

- 1.2 Soweit nötig, sind die bereits versiegelten Flächen des Parkplatzes als Baustelleneinrichtungs- und Lagerfläche zu benutzen.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Planunterlagen: Anlage 8, Seiten 4 bis 6)

- 1.3 Im Zeitraum vom 01.03. bis 30.09 dürfen keine Rodungsarbeiten erfolgen.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Planunterlagen: Anlage 8, Seiten 4 bis 6)

- 1.4 Die bauzeitlich beanspruchten Flächen (vgl. dazu die in der Prinzipskizze <Planunterlagen: Anlage 8, Seite 5 Abb. 2> gekennzeichneten Flächen) sind zu rekultivieren.

Dies wird insbesondere durch die Lockerung des Oberbodens und Ansaat mit einer naturschutzfachlich wertvollen Saumgesellschaft unter dem Schirm der zu erhaltenden Bäume erreicht. Auf den verbleibenden bauzeitlich freigestellten Flächen sollen weitere Maßnahmen zugunsten einer Wiederentwicklung von Gebüschvegetation unterbleiben.

Für die Ansaat ist die Saatgutmischung 10 „Schattsaum“ von Rieger-Hoffmann, für die Herkunftsregion 11 gemäß den Saatanweisungen des Herstellers zu verwenden, soweit nicht durch die untere Naturschutzbehörde eine gleichwertige Ansaat zugelassen wird.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Planunterlagen: Anlage 8, Seiten 4 bis 6)

- 1.5 Die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist mit der unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Neckar-Kreises abzustimmen.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 1.6 Zur Kontrolle des Bauablaufs sowie zur fachgerechten Umsetzung der Maßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung einzusetzen.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 1.7 Die landschaftspflegerischen Maßnahmen müssen spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Maßnahme fertig gestellt sein; ihre Erhaltung ist auf Dauer sicherzustellen.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 1.8 Der Vorhabenträger hat mit der unteren Naturschutzbehörde eine Schlussabnahme durchzuführen.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 1.9 Der Vorhabenträger legt der unteren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde unverzüglich einen prüffähigen Bericht vor, in dem die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen dargestellt wird.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 1.10 Die Beendigung oder eine mehr als einjährige Unterbrechung der Baumaßnahmen für das Vorhaben sind der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 1.11 In Bezug auf die notwendigen Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde
- unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung - KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln;
- wegen der Vordrucke wird auf den Link zum Anwenderzugang „Vorhabenträger“ der LUBW: <http://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34> verwiesen. Der Vorhabenträger registriert sich für die Webanwendung und kann über seinen Zugang die Daten seiner Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten;
- nach Eingabe der Daten die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihm in der Anwendung angezeigt wird, zu übergeben.

Vorschlag Anhörungsbehörde

2. Artenschutz

2.1 Das Revier der Dorngrasmücke in einem Gehölzbestand im Süden darf nicht beeinträchtigt werden.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Planunterlagen: Anlage 9, Avifaunistische Untersuchung, Seite 6)

2.2 Die dem Star dienenden Baumhöhlen dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Planunterlagen: Anlage 9, Avifaunistische Untersuchung, Seite 7)

2.3 Die Baufeldfreimachung (Rodung der Gehölze) darf nur außerhalb der Brutzeit der Vögel erfolgen.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Planunterlagen: Anlage 9, Avifaunistische Untersuchung, Seite 11)

2.4 Nach Beendigung der Maßnahme ist die Gehölzpflanzung entlang der Lärmschutzwand wiederherzustellen.

Dabei sollen einheimische Baum- und Straucharten zur Verwendung kommen, darunter auch Dornsträucher.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Planunterlagen: Anlage 9, Avifaunistische Untersuchung, Seite 11)

2.5 Die nicht unmittelbar von der Rodung betroffenen Flächen dürfen grundsätzlich nicht zusätzlich – durch Baustelleneinrichtung und – betrieb beeinträchtigt werden.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Planunterlagen: Anlage 9, Avifaunistische Untersuchung, Seite 11)

3. Immissionsschutz

3.1 **Allgemeines**

3.1.1 Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und

unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 3.1.2 Spätestens zwei Wochen vor Baubeginn ist gegenüber den Anwohnern, der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionschutzbehörde ein Immissionsschutzbeauftragter für etwaige Beanstandungen oder Fragen des Lärmschutzes zu benennen.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 3.1.3 Der Vorhabenträger hat die Anlieger über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Immissionsbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren.

Vorschlag Anhörungsbehörde

3.2 Lärm

3.2.1 Baulärm

- 3.2.1.1 Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 – AVV Baulärm – beachtet wird.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 3.2.1.2 Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen.

Der Vorhabenträger hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 3.2.1.3 Die Baustelleneinrichtung ist unter Lärmschutzgesichtspunkten zu optimieren. Stationäre geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 3.2.1.4 Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, weitere Maßnahmen anzuordnen.

Vorschlag Anhörungsbehörde

3.2.2 Betriebslärm

- 3.2.2.1 Im Siedlungsbereich der Stadt Hockenheim, Bahn-km 19,100 bis Bahn-km 23,200 ist auf den Strecken 4020 (Rheintalbahn), Gleise 401, 402, 403 und 404, und 4080 (Neubaustrecke), Gleise 405 und 406 aus Lärmschutzgründen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einzuhalten.

Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist zeitlich begrenzt bis entweder auf der Grundlage des verwaltungsgerichtlichen Protokolls aus der mündlichen Verhandlung vor dem VG Karlsruhe am 13.12.2005 eine einvernehmliche zulassungsfähige Regelung zwischen der Stadt Hockenheim und dem Vorhabenträger zustande kommt oder ein von der Planfeststellungsbehörde verfügtes Lärmschutzkonzept (mindestens die Variante V12 aus der schalltechnischen Untersuchung der hils consult gmbh <„Schalltechnische Situation an der Bahnstrecke in Hockenheim Beurteilung verschiedener Schallschutzvarianten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Anpassung Schallschutz in Hockenheim“, Strecke 4020 Rheintalbahn (km 19,700 bis 23,200) Strecke 4080 Schnellfahrstrecke (km 19,100 bis 22,000)>) vom 01.06.2012 verwirklicht worden ist.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 3.2.2.2 (Vorbemerkung: nachfolgender Vorschlag wäre obsolet oder müsste modifiziert werden, wenn die Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund der vorliegenden Stellungnahme ein – geändertes – Betriebsprogramm für erforderlich hielte.)

Für den Regelverkehr wird das Verkehrsmengengerüst in Anhang 1 Tabelle A1) der Schalltechnischen Untersuchung (Planunterlagen: Anlage 7) verbindlich festgesetzt.

Vorschlag Anhörungsbehörde

3.2.2.3 Das „Besonders überwachte Gleis“ (büG) ist im Bereich der Strecke 4020 beim

- Gleis 401 von ca. Bahn-km 19,700 bis ca. Bahn-km 21,405 auf einer Länge von ca. 1.705 m,
- Gleis 401 von ca. Bahn-km 21,840 bis ca. Bahn-km 23,200 auf einer Länge von ca. 1.360 m,
- Gleis 402 von ca. Bahn-km 19,700 bis ca. Bahn-km 21,405 auf einer Länge von ca. 1.705 m,
- Gleis 402 von ca. Bahn-km 21,840 bis ca. Bahn-km 23,200 auf einer Länge von ca. 1.360 m,
- Gleis 403 von ca. Bahn-km 20,700 bis ca. Bahn-km 21,405 auf einer Länge von ca. 705 m,
- Gleis 403 von ca. Bahn-km 21,840 bis ca. Bahn-km 22,723 auf einer Länge von ca. 883 m,
- Gleis 404 von ca. Bahn-km 20,650 bis ca. Bahn-km 21,405 auf einer Länge von ca. 755 m,
- Gleis 404 von ca. Bahn-km 21,840 bis ca. Bahn-km 22,750 auf einer Länge von ca. 910 m

zur Anwendung zu bringen.

Die für Maßnahme „büG“ vorgesehenen Streckenabschnitte sind mit den für das büGSchleifen anerkannten Verfahren Verfügung Pr.1110 Rap/Rau 98 vom 16.3.1998 (VkB1. 1998, Heft 7, S. 262, lfd. Nr. 74) zu bearbeiten.

Die schalltechnische Überwachung des „büG“ erfolgt durch eine Befahrung mit dem Schallmesswagen (SMW). Die erste Befahrung ist spätestens drei Monate nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses durchzuführen. Jede weitere Befahrung mit dem SMW findet spätestens sechs Monate nach der vorigen Befahrung statt.

Zeigt der SMW für einen Gleisabschnitt einen Messwert von +2 dB (Auslöseschwelle) oder mehr an, so wird dieser Gleisabschnitt innerhalb der nächsten sechs Monate nach der Befahrung akustisch geschliffen.

Nach jedem akustischen Schleifen gilt das Gleis nur dann als abgenommen, wenn es mit den für das büGSchleifen anerkannten Verfahren Verfügung Pr.1110 Rap/Rau 98 vom 16.3.1998 (VkBl. 1998, Heft 7, S. 262, lfd. Nr. 74) bearbeitet wurde.

Vorschlag Anhörungsbehörde

3.2.2.4 (Vorbemerkung: soweit, wie von der Anhörungsbehörde vorgeschlagen, mindestens V12 zum Zuge kommt, müsste die unten verwendete Formulierung (zur maßgeblichen Anlage), die V07 in Bezug nimmt, entsprechend angepasst werden. Wie oben ausgeführt müsste die in den Planunterlagen enthaltene Anlage auch bezüglich V07 nachgebessert werden.)

Die Eigentümer der in

„Anlage 05: Ergebnistabelle; Beurteilungspegel Lr der Untersuchungsvarianten V01, V07 und V10“ (Planunterlage: Anlage 7)

aufgeführten Gebäude, für die die Ergebnistabelle in der Spalte „V07“ eine „Überschreitung“ ausweist, haben gegen den Vorhabenträger dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um schutzbedürftige Räume vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen, soweit die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen überschritten werden.

Den Eigentümern der aufgeführten Gebäude gleichgestellt sind Eigentümer von baulichen Anlagen, die bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren – und zwar zum hier maßgeblichen Zeitpunkt der Offenlage am 18.02.2013 – bauaufsichtlich genehmigt waren oder zulässigerweise genutzt wurden.

Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV).

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 3.2.2.5 (Vorbemerkung: soweit, wie von der Anhörungsbehörde vorgeschlagen, mindestens V12 zum Zuge kommt, müsste die unten verwendete Formulierung (zur maßgeblichen Anlage), die V07 in Bezug nimmt, entsprechend angepasst werden. Wie oben ausgeführt müsste die in den Planunterlagen enthaltene Anlage auch bezüglich V07 nachgebessert werden.)

Die Eigentümer der in

„Anlage 05: Ergebnistabelle; Beurteilungspegel Lr der Untersuchungsvarianten V01, V07 und V10“ (Planunterlage: Anlage 7)

aufgeführten Gebäude, für die die Ergebnistabelle in der Spalte „V07“ eine „Überschreitung“ tagsüber ausweist, haben gegen den Vorhabenträger dem Grunde nach einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen.

Den Eigentümern der aufgeführten Gebäude gleichgestellt sind Eigentümer von baulichen Anlagen, die bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren – und zwar zum hier maßgeblichen Zeitpunkt der Offenlage am 18.02.2013 – bauaufsichtlich genehmigt waren oder zulässigerweise genutzt wurden.

Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach Nr. XVI ff. der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97).

Vorschlag Anhörungsbehörde

3.3 Erschütterungen

- 3.3.1 Die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind einzuhalten.

Vorschlag Anhörungsbehörde

- 3.3.2 Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen.

Vorschlag Anhörungsbehörde

3.4 **Luft**

Es ist sicherzustellen, dass nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

Vorschlag Anhörungsbehörde

4. **Altlasten/Bodenschutz**

Die Erdarbeiten im Bereich des Bauvorhabens „Erhöhung Raumgitterwand“ (die den Altstandort „Ehemaliges Gaswerk“ tangieren) sind gutachterlich zu begleiten und zu dokumentieren. Der detaillierte Umfang der gutachterlichen Tätigkeit ist vor Beginn der Baumaßnahme mit dem Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Wasserrechtsamt, abzustimmen.

Falls bei der Durchführung von Bodenarbeiten geruchliche und/oder sichtbare Auffälligkeiten bemerkt werden, die auf Bodenverunreinigungen hinweisen, ist das Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Wasserrechtsamt, unverzüglich zu verständigen.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Schreiben des Landratsamts Rhein-Neckar-Kreis, Wasserrechtsamt vom 19.03.2013)

5. **Wasserschutz**

Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen innerhalb der Bauphase ist sicherzustellen, dass alle Regeln und Vorschriften zum Umgang mit wassergefährdenden Betriebsstoffen eingehalten werden.

Werden durch unsachgemäßen Umgang mit wassergefährdenden Betriebsmitteln etc. Schadstoffe freigesetzt, sind angemessene Maßnahmen zur Beseitigung der ggf. vorhandenen Bodenkontamination einzuleiten, um so ein Eindringen der Schadstoffe in das Grundwasser zu verhindern.

Vorschlag Anhörungsbehörde (vgl. Planunterlagen: Anlage 8, Seiten 4)

6. Leitungsträger

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um, insbesondere dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine detaillierte Vorprüfung und Vorabstimmung nicht vorgenommen werden konnte, Schäden und sonstige über das baubedingt Notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen zu vermeiden. Dazu gehört insbesondere

- eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung, sowie
- die rechtzeitige Abstimmung mit den in Betracht kommenden Leitungsträgern.

Vorschlag Anhörungsbehörde

IV.2 Zusagen

Soweit erkennbar liegen nachfolgende Zusagen vor, die ggf. präzisiert/konkretisiert werden müssten:

1. Schleifen – Garantie

Beim bÜG handelt es sich um ein Verfahren, bei dem der Gleiszustand überwacht und bei Bedarf mit akustischer Wirkung geschliffen wird. Der Vorhabenträger verpflichtet sich dazu das vom Eisenbahn-Bundesamt mit Verfügung vom 16.03.1998 – Az. Pr.1110 Rap/Rau 98 – und der Änderungsverfügung vom 19.08.2008 anerkannte und festgeschriebene Verfahren anzuwenden.

Zusage aus dem EÖT (vgl. Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 130 und Schreiben vom 23.10.2015)

2. **Einbeziehung in den passiven Schallschutz**

Für solche Bebauungen, die in der Schalltechnischen Untersuchung nicht erfasst sind, wird sinngemäß die Veränderungssperre nach § 19 AEG angewandt. Sofern diese Gebäude vor der öffentlichen Bekannt-

machung der Auslegung bereits rechtskräftig festgesetzt waren (Baugenehmigung, B-Plan etc.) werden diese bei der Umsetzung des passiven Schallschutzes berücksichtigt. D.h. der Vorhabenträger erkennt den Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach an, so dass auch für diese Objekte der konkrete Anspruch nach der 24. BImSchV ermittelt wird.

Zusage aus dem EÖT (vgl. Stenografisches Protokoll des EÖT, Seite 176 und Schreiben vom 23.10.2015)

Thorsten Maiwald

Karlsruhe, den 24.11.2015
Regierungspräsidium Karlsruhe