

<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>Vorlage- Nr:</b> VO/2017/1312-R6
Federführend: Referat 6	Status: öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 13.11.2017 Referent: Beese Thomas
<b>Bahnausbau Bamberg: Rechtsgutachten "Möglichkeiten der Neueinleitung eines Planfeststellungsverfahrens" - Prof. Dr. jur. Jürgen Kühling</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
28.11.2017	Stadtrat der Stadt Bamberg
	Zuständigkeit
	Entscheidung

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Ausgangslage

Den letzten Stand ihrer Ausbauplanung für das Stadtgebiet Bamberg hat die DB Netz AG in der Voll-sitzung des Stadtrates am 17.01.2017 vorgestellt. Hierbei hat die DB AG auch deutlich gemacht, dass sie die Rechtsauffassung vertritt, wonach bei Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens im Planfeststellungsabschnitt 22 Stadtgebiet Bamberg zwingend die „alte“ Schall 03 (1990) zugrunde zu legen sei. Dies ist seit Januar 2016 strikte Vorgabe aus dem Bundesministerium für Verkehr und digi-tale Infrastruktur (BMVI). In allen vorangegangenen Sitzungen des Steuerkreises Bahnausbau hatten DB und BMVI stets die Anwendung Schall 03 (2015) fest zugesagt.

Daraufhin hat die Stadt Bamberg in derselben Sitzung ihre Position verdeutlicht, dass im Zusammen-hang mit den schalltechnischen Untersuchungen zur Bestimmung der erforderlichen Lärmschutzwand-höhen eine möglichst realitätsnahe Abbildung der zu erwartenden Lärmbelastungssituation vorausge-setzt wird. Dies beinhaltet

- 1) die Forderung zum Wegfall des Schienenbonus,
- 2) die Anwendung der Berechnungsvorschrift Schall 03 (2015) und
- 3) die Zugrundelegung der Prognosezahlen 2030.

Dazu wurde gleichzeitig festgestellt, dass die **Anwendung der Schall 03 (1990) ausschließlich Nachteile für die Stadt Bamberg erwarten lässt**. Zum Verständnis dieser Einschätzung nochmals folgende Anmerkungen:

- Die Schall 03 (1990) lässt die Anwendung innovativer Schallschutzmaßnahmen nicht zu, welche hingegen in der Schall 03 (2015) möglich sind.
- Die Anwendung der Schall 03 (2015) wurde im Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg vom BMVI wiederholt in Aussicht gestellt, bis die Überleitungsvorschrift des Einführungsgesetzes dann zugesagwidrig gegenteilig ausgestaltet worden ist.

- Die Anwendung der Schall 03 (1990) arbeitet nach einem sehr viel größeren Berechnungsverfahren, als die Schall 03 (2015). Dies führt zu einem dazu, dass rechnerisch nach der Schall 03 (1990) mehr Schallschutzfenster und höhere Lärmschutzwände, als nach der Schall 03 (2015) erforderlich werden. In der Folge führt dies aber auch dazu, dass diese Mehraufwendungen sich für den Bund als Bauherrn in einer Größenordnung von 10 Millionen Euro bewegen werden. Dass der Bauherr hier öffentliche Mittel einsetzt für Investitionen, die gar nicht aufgewendet werden müssten, wenn die Schall 03 (2015) zur Anwendung käme, wird möglicherweise auch vom Bundesrechnungshof kritisch gesehen werden.
- Vergleichsberechnungen des Ingenieurbüros Möhler + Partner, Bamberg im Auftrag der DB Netz AG haben bereits im Jahr 2016 gezeigt, dass es unter Anwendung der Schall 03 (2015) einfacher ist, niedrigere Schallschutzwandhöhen als fehlerfrei abgewogen zu begründen.
- Selbst nach den optimistischsten Annahmen der DB Netz AG wird eine ausgebaute Bahnstrecke durch Bamberg frühestens im Jahr 2028 (bei Realisierung Durchfahrung) bzw. 2031 (Tunnel) ihren Betrieb aufnehmen können. Dass dann im Jahr 2028 bzw. 2031 Schallschutzanlagen stehen, welche nach einem Berechnungsverfahren von 1990 gerechnet worden sind, ist und bleibt unvermittelbar und wird möglicherweise auch vom Bundesverwaltungsgericht kritisch gesehen werden.
- Der Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde durch den Deutschen Bundestag am 02.12.2016 verabschiedet. Die hierin enthaltenen Prognosezahlen 2030 für den Schienengüterfernverkehr sind in der vorliegenden Immissionsschutzberechnung noch nicht berücksichtigt. Diese beruhen noch auf den Prognosezahlen 2025. Nachdem die Prognosezahlen 2030 im Schienengüterfernverkehr unter den Prognosezahlen 2025 liegen, bedeutet dies, dass neue Berechnungen möglicherweise niedrigere Schallschutzwände ermöglichen können.
- Über die DB-Strategie „Leise Schiene“ wird der Lärmschutz an der Quelle gefördert (z.B. Innovationen, leisere Züge, Umrüstung auf Flüsterbremsen), der Lärmschutz an der Strecke ertüchtigt (z.B. innovative Lärmschutzmaßnahmen, Schallschutzwände, -fenster) und es gelten strengere Vorschriften (z.B. Abschaffung Schienenbonus, strengere Lärmschutzwerte, Fahrverbot laute Güterwagen). Dies führt – wenn nicht bis 2020 – so doch in den Folgejahren zu einer Verringerung der Lärmemissionen ausgehend vom Schienengüterverkehr. Laut Bundestagsbeschluss droht ab 13.12.2020 dabei ein Fahrverbot für laute Güterwagen.
- Insgesamt führt die Lärmvermeidung an der Quelle – Umrüstung der Wagenflotte – tendenziell zu niedrigeren Lärmschutzwandhöhen und auch zu geringeren Belästigungen in den Abschnitten, in denen rechtlich kein Anspruch auf baulichen Schallschutz besteht.
- Die bevorzugte Belegung der Trassen durch den Schienengüterverkehr – der klassische „Nachtsprung“ in der Nebenverkehrszeit zwischen 22 und 6 Uhr – weicht einer dauerhaften Verteilung über den gesamten Tagesverlauf in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit. Die Trassenteilung folgt der neuen Konzeption des Taktfahrplans (Deutschland-Takt).
- Zusätzlich werden neue Vorzugstrassen für den Schienengüterverkehr über den BVWP 2030 ausgewiesen. Für Bamberg relevant ist hier der Ausbau des „Ostkorridors“ zwischen Hof und Regensburg. Hierdurch wird eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs von der VDE 8 in Richtung Osten erwartet.
- Damit sind zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Ausbaustrecke in Bamberg deutlich geringere Immissionswerte zu erwarten, was ebenfalls niedrigere Schallschutzwände erforderlich macht.

Folgerichtig ergab sich für die Stadt Bamberg die Sichtweise, dass das **Ziel „Anwendung der Schall 03 (2015)“** von hoher Bedeutung ist. Zugleich ergab sich, dass dieses Ziel möglicherweise nur über eine vollständige Neueinleitung des Planfeststellungsverfahrens erreicht werden kann. In jeden Fall sollte dazu eine rechtliche Prüfung erfolgen. Auf Grundlage dieser Feststellungen wurde vom Stadtrat von Bamberg unter Ziff. 5 folgender **Beschluss** gefasst:

„Der Stadtrat fordert von der DB AG die Neueinleitung des Planfeststellungsverfahrens zum Planfeststellungsabschnitt 22 „Stadt Bamberg“ im Rahmen des Projektes VDE 8.1.“

Gleichzeitig sollte eine **Prüfung der Konsequenzen einer vergleichenden Bewertung** auf Basis Schall 03 (2015) gegenüber Schall 03 (1990) vorgenommen werden.

Zur Klärung der „Rechtlichen Möglichkeiten der Neueinleitung eines Planfeststellungsverfahrens im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg – Ebensfeld im Stadtgebiet Bamberg“ wurde Univ.-Prof. Dr. jur. Jürgen Kühling, LL.M. mit Schreiben vom 13.03.2017 beauftragt.

Prof. Dr. jur. Kühling ist Inhaber des Lehrstuhls für Öffentliches Recht, Immobilienrecht, Infrastrukturrecht und Informationsrecht an der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Regensburg. Als Fachjurist im Eisenbahnrecht wurde er bereits 2014 durch die Stadt Bamberg mit der Prüfung „Zulässigkeit von Betriebsbeschränkungen im Eisenbahnrecht“ beauftragt. Das Rechtsgutachten hierzu wurde in der Sondersitzung Bahnausbau Bamberg am 17.06.2015 vorgestellt.

## **2. Rechtsgutachten**

### **2.1 Aus Sicht der Stadt Bamberg stellen sich folgende Fragen:**

- (1) Ist es möglich, ein neues Planfeststellungsverfahren einzuleiten, oder muss das seit 1998 ruhende Planfeststellungsverfahren – ggf. im Wege eines Planänderungsverfahrens – wiederaufgenommen werden?
- (2) Wie gestaltet sich der weitere Verfahrensablauf a) bei Wiederaufnahme des ruhenden Verfahrens bzw. b) bei Einleitung eines neuen Verfahrens, insb. im Hinblick auf die Beteiligung der Öffentlichkeit?
- (3) Sollte das ruhende Planfeststellungsverfahren wiederaufgenommen werden müssen: Welche Anforderungen an die Beteiligung der Öffentlichkeit stellen die sich ergebenden Änderungen der ursprünglichen Planungen?
- (4) Welche Schritte sind durch die Stadt Bamberg konkret zu unternehmen a) im Falle der Wiederaufnahme des ruhenden Verfahrens bzw. b) im Falle der Einleitung eines neuen Verfahrens?
- (5) Ist die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung über durchzuführende Lärmschutzmaßnahmen dazu verpflichtet, dem Vorhabenträger die wirtschaftlichste Lärmschutzvariante vorzuschreiben?

### **2.2 Durch Prof. Dr. jur. Kühling wurden dem entsprechend folgende rechtliche Fragen geprüft:**

- (1) Kommt – und wenn ja, unter welchen tatbestandlichen Voraussetzungen – eine Fortsetzung des seit 1998 ruhenden Planfeststellungsverfahrens in Betracht oder ist ein neues Planfeststellungsverfahren nach §§ 73, 74 VwVfG – ggf. im Wege eines Planänderungsverfahrens nach § 76 VwVfG – einzuleiten?
- (2) Für den Fall, dass eine Fortsetzung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens in Frage kommt: Welche Anforderungen an den weiteren Verlauf des Anhörungsverfahrens ergeben sich generell und insbesondere aus § 73 Abs. 8 VwVfG?
- (3) Für den Fall, dass ein neues Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss: Wie gestaltet sich der Ablauf dieses Verfahrens, insb. im Hinblick auf die Beteiligung von Behörden, Privatpersonen und Verbänden im Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG?
- (4) Welche zeitliche Verzögerung ergibt sich mindestens bei Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens aus den gesetzlichen Verfahrensanforderungen gegenüber einer Fortsetzung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens?
- (5) Welche Auswirkungen hat die Fortsetzung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens bzw. die Einleitung eines neuen Verfahrens auf die Wirksamkeit bestehender Plansicherungsinstrumente (z. B. bestehende Veränderungssperren)?
- (6) Welche Prognosedaten für die Lärmentwicklung hat das Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde seiner Entscheidung nach § 74 Abs. 1, § 69 Abs. 1 VwVfG, ggf. i. V. m. § 41 BImSchG, zu Grunde zu legen? Ergeben sich hierin Unterschiede bei Fortsetzung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens und bei Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens?
- (7) Hat die Planfeststellungsbehörde ihrer Entscheidung nach § 74 Abs. 1, § 69 Abs. 1 VwVfG, ggf. i. V. m. § 41 BImSchG, die Schall 03 (1990) oder die Schall 03 (2015) zu Grunde zu legen? Ergeben sich hierbei Unterschiede bei Fortsetzung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens und bei Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens? Ist es insbesondere zulässig, im Rahmen der Fortsetzung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens bzw. Durchführung eines Planänderungsverfahrens bei Zugrundelegung der Prognosedaten für die Lärmentwicklung im Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde zu legen und die Schall 03 (1990) heranzuziehen?
- (8) Hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung über durchzuführende Lärmschutzmaßnahmen nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG, ggf. i. V. m. § 41 Abs. 1 BImSchG ihr Ermessen dahingehend auszuüben, dass sie der DB Netz AG als Vorhabenträgerin die Durchführung der i. S. d. Kosten-Nutzen-Verhältnisses wirtschaftlichsten Lärmschutzmaßnahmen auferlegt, oder ist auch die Entscheidung für die Auferlegung anderer Lärmschutzmaßnahmen ermessensfehlerfrei?

- (9) Welche konkreten Schritte hat die Stadt Bamberg im Falle der Fortsetzung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens, welche im Falle der Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens zu unternehmen? Welche darüber hinausgehenden rechtlichen Schritte empfehlen sich jeweils?
- (10) Bestehen rechtliche Möglichkeiten für die Stadt Bamberg, im Falle einer Wahlmöglichkeit der DB Netz AG als Vorhabenträgerin zwischen der Fortsetzung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens und der Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens die Einleitung eines neuen Verfahrens – ggf. gerichtlich – zu erzwingen?

### 2.3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Das vorliegende Rechtsgutachten vom 14.07.2017 umfasst insgesamt 60 Seiten und liegt als Langfassung vor (**Anlage 1**). Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse befindet sich unter „D. Ergebnisse“ des Rechtsgutachtens (S. 56 ff).

**Aus Sicht der Stadt Bamberg erscheinen folgende Ableitungen wesentlich:**

- Hinsichtlich der **Frage, ob und, wenn ja, wie das seit 1998 ruhende Planfeststellungsverfahren fortgesetzt werden kann**, ist zwischen den einzelnen **Planungsvarianten zu differenzieren**:
  - o Die Planungsvarianten einer **ebenerdigen, viergleisigen Durchfahrung** und eines **dreigleisigen „bedarfsgerechten“ Ausbaus** bedürfen **möglicherweise keines erneuten Anhörungsverfahrens**. Jedoch sprechen die besseren Gründe dafür, unter Einbeziehung der zeitlichen Komponente bei fast zwanzigjährigem Ruhen des Planfeststellungsverfahrens ein **neues Anhörungsverfahren als erforderlich anzusehen**. Da dies so von der Rechtsprechung noch nicht entschieden wurde, ist dieses Ergebnis jedoch unsicher.
  - o Jede **Tunnelvariante** würde als Neuplanung hingegen in jedem Falle eine **Wiederholung des Anhörungsverfahrens** erfordern.
  - o Ein **Ausbauverzicht** bedeutete eine endgültige Aufgabe des Vorhabens, so dass das **Planfeststellungsverfahren einzustellen** wäre.
- **Die Neueinleitung eines Planfeststellungsverfahrens kommt in keiner Variante in Betracht.**
- Der weitere Verfahrensablauf bei **Wiederholung des Anhörungsverfahrens**:
  - o Die Stadt Bamberg erhält innerhalb der Behördenbeteiligung die **Möglichkeit zur Stellungnahme innerhalb einer maximal dreimonatigen Frist**.
  - o Die Stadt Bamberg hat die Planunterlagen auf Veranlassung durch das EBA **für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen**.
  - o Die Stadt Bamberg kann im Rahmen des Einwendungs- und Stellungnahmeverfahrens während der Frist hinreichend substantiierte **Einwendungen erheben**, um eine materielle Präklusion und damit einen Verlust ihres Klagerechts gegen den Planfeststellungsbeschluss auszuschließen.
  - o Es ist binnen drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist ein **Erörterungstermin durch das EBA** durchzuführen.
- Aus der Weiterverfolgung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens ist **mit einem erforderlichen Zeitbedarf von fast einem Jahr zu rechnen**.
- Die **Instrumente zur Sicherung der Planung** (Veränderungssperre gemäß § 19 Abs. 1 S. 1 AEG und Vorkaufsrecht des Vorhabenträgers gemäß § 19 Abs. 3 AEG) **erlöschen mit Einstellung des Planfeststellungsverfahrens**. Von einer **Wiederholung des Anhörungsverfahrens** bleiben sie in ihrer Wirksamkeit hingegen **unberührt**.
- **Das EBA hat als Planfeststellungsbehörde die Prognosedaten des Bundesverkehrswegeplans 2030 zur Lärmentwicklung** ihrer Entscheidung über den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses als in diesem Zeitpunkt erkennbare Sachlage **zu Grunde zu legen**.
- **Bei – zutreffend als geboten anzusehender – erneuter Durchführung des Anhörungsverfahrens** sprechen die besseren Gründe dafür, dass die **Schall 03 (2015) anzuwenden** ist. Allerdings **fehlt es bislang an Rechtsprechung** zur Übergangsvorschrift in § 4 Abs. 1 S. 1 16. BImSchV.
- Nach der hier einschlägigen Rechtsgrundlage des § 41 BImSchG sind der DB Netz als Vorhabenträgerin **Maßnahmen aktiven Lärmschutzes aufzuerlegen**. Bei der Beurteilung, ob eine konkrete Maßnahme dem Stand der Technik entspricht, sind nicht nur **Gesichtspunkte der technischen Machbarkeit, sondern auch die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme sowie ihre Auswirkungen auf Gesundheit und Lebensqualität, auf das Ortsbild und die Stadtgestaltung zu berücksichtigen**. Hierbei sind nur schlechthin unwirtschaftliche Maßnahmen auszuschneiden. **Hinsichtlich der Höhe und der Gestaltung von Lärmschutzwänden sind stadtgestalterische Belange gebührend in die Beurteilung einzubeziehen**.

- Gibt es mehrere nach dem Stand der Technik mögliche und nicht unverhältnismäßige Maßnahmen aktiven Lärmschutzes, **steht dem EBA als Planfeststellungsbehörde ein Auswahlermes- sen zu**. Dabei sind die Kriterien, die bereits für die Beurteilung des Stands der Technik herange- zogen wurden, einzubeziehen und miteinander abzuwägen. **Dabei muss nicht die wirtschaft- lichste unter mehreren wirtschaftlichen Maßnahmen gewählt werden, sondern auch eine weniger wirtschaftliche, um so den stadtgestalterischen Bedenken hinsichtlich der Höhe der Lärmschutzwände gerecht zu werden**. Das EBA ist bei seiner Entscheidung über Lärmschutz- maßnahmen auch nicht an die Anträge der DB Netz als Vorhabenträgerin gebunden.

### 3. Fazit zum weiteren Vorgehen

**Zum weiteren Vorgehen schlägt der Gutachter vor:**

#### 3.1 Thema „Anhörungsverfahren“

- (1) Ein Gespräch mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) am 13. Juli 2017 hat ergeben, dass auch das EBA von der **Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Anhörung** ausgeht und dafür einem Zeitbedarf von bis zu einem Jahr veranschlagt. Vor diesem Hintergrund besteht insoweit Einigkeit zwischen Planfeststellungsbehörde und Stadt, so dass gegenwärtig keine weiteren Schritte zur Untermauerung der Position der Stadt erforderlich sind.
- (2) Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin teilt diese Auffassung.
- (3) Im Rahmen des Anhörungsverfahrens muss die Stadt dann alle aus ihrer Sicht relevanten Einwen- dungen vorbringen.

#### 3.2 Thema „Schall 03 (1990) versus Schall 03 (2015)“

- (4) Das Gespräch mit dem EBA hat ergeben, dass das **EBA davon ausgeht, dass wegen der Über- gangsvorschrift des § 4 Abs. 3 S. 1 16. BImSchV im vorliegenden Verfahren die Schall 03 (1990) anzuwenden** ist. Diese Einschätzung ist sicherlich herleitbar, **widerspricht aber der** so- wohl im Gutachten über die „Rechtliche Zulässigkeit und Durchsetzbarkeit von Durchfahrtsbe- schränkungen und vergleichbaren betrieblichen Beschränkungen unter Berücksichtigung der Vor- gaben im deutschen und europäischen Recht“ aus dem Jahr 2015 entwickelten als auch **im vorlie- genden Gutachten vom 14. Juli 2017 vertretenen Rechtsauffassung**.

*Anmerkung der Stadt hierzu: Die DB Netz AG verweist auf das BMVI, welches die Anwendung der Schall 03 (1990) als geboten ansieht.*

- (5) **Sollte sich die Stadt von der Anwendung der Schall 03 neu (2015) auch auf Basis neuer Zah- len weiterhin gewichtige Vorteile versprechen**, wäre die hier vertretene Position offensiv ge- genüber dem EBA und der DB Netz AG zu vertreten und dazu das vorliegende Rechtsgutachten zu übermitteln. Weitere Schritte (Gespräche zur Klärung der Rechtsauffassungen, Androhen rechtlicher Schritte etc.) sind dann zu besprechen.

*Anmerkung der Stadt hierzu: Hinsichtlich des Dauerthemas „Schall 03 (1990) versus Schall 03 (2015)“ ist im Jahresverlauf 2017 die Thematik hinzugetreten, dass die DB Netz AG einen neuen Spurplan (siehe TOP 5 der Sondervollversammlung am 28.11.2017) erarbeitet hat. Dieser geht auch von neuen Lagen von Abstellgleisen aus. Die Vergleichsberechnung des Ingenieurbüros Möhler + Partner aus dem Jahr 2016 kann also nicht mehr als aktuell bezeichnet werden. In der Frage, wie groß die Vorteile der Anwendung der Schall 03 (2015) für die Stadt Bamberg sein werden, sind daher **belastbare aktuelle Zahlen wichtig**. Erst danach kann die Stadt Bamberg eine Strategie festlegen, wie beim Thema Schall 03 (2015) weiter verfahren werden soll.*

*Mit Hilfe einer **Schalltechnischen Untersuchung** soll eine vergleichende Beurteilung hinsichtlich der Anzahl der Betroffenen bzw. der zu lösenden „Schutzfälle“ und der dazu erforderlichen akti- ven und passiven Maßnahmen jeweils für Schall 03 (1990) und Schall 03 (2015) erfolgen. Auf die Notwendigkeit der Klärung dieser Frage wurde bereits im Sitzungsvortrag vom 17.01.2017 hinge- wiesen. Die Beauftragung musste allerdings zunächst aus haushaltsrechtlichen Gründen zurück- gestellt werden. Danach hat die Ankündigung der DB Netz zur Entwicklung eines neuen Spur- plans die Beauftragung weiter verzögert. Nachdem die wesentlichen Rahmenbedingungen nun ge-*

klärt sind, wurde ein entsprechendes **Gutachten beauftragt**, das allerdings nicht zum Sitzungstermin 28.11.2017 sondern frühestens zur Folge-Sitzung im Januar 2017 vorliegen wird. Damit soll aufgezeigt werden, wie groß die Unterschiede einer Beurteilung der Lärmbelastungssituation auf Basis der Berechnungsvorschriften Schall 03 (1990) im Vergleich zu Schall 03 (2015) effektiv sind. Nach hiesiger Einschätzung gilt dabei grundsätzlich, dass das Ergebnis dieses Gutachtens nicht relevant für die Trassenentscheidung ist. Vielmehr dient es vordringlich zur **rechtlichen Positionierung** gegenüber DB und EBA, dem BMVI sowie dem Bundestag. Weiterhin ist dies natürlich bedeutsam im Zusammenhang mit **Ausführungs- und Gestaltungsfragen** (insbesondere zur Lärmschutzwandhöhe) im Zuge der Genehmigungsplanung als Grundlage des weiteren Planfeststellungsverfahrens.

- (6) Im Januar 2016 wurde bei einem Termin in Berlin auch angedeutet, dass sich der Deutsche Bundestag zu einer **Nachbesserung der strittigen Überleitungsvorschrift** aus dem Jahr 2014 durchringen könnte, wenn es keinen anderen Weg zur Schall 03 (2015) geben sollte. Auch diese Option besteht dem Grunde nach.

#### 4. Antrag

Die SPD-Stadtratsfraktion stellte mit Schreiben vom 23.01.2017 den Antrag „ein Rechtsgutachten einzuholen, ob für die Entscheidung der ICE Trassenführung die Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens notwendig ist (**Anlage 2**)“.

#### **Hinweis:**

Prof. Dr. jur. Jürgen Kühling wird in der Sitzung anwesend sein und für Fragen zur Verfügung stehen.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht der Stadtverwaltung zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat fordert, bei Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens ein erneutes Anhörungsverfahren durchzuführen.
3. Der Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 23.01.2017 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

## Anlage/n:

**Anlage 1:** Rechtsgutachten „Rechtliche Möglichkeiten der Neueinleitung eines Planfeststellungsverfahrens im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg – Ebensfeld im Stadtgebiet Bamberg (Prof. Dr. jur. J. Kühling, 14.07.2017)

**Anlage 2:** Antrag der SPD-Stadtratsfraktion „Rechtsgutachten“ v. 23.01.2017