



STELLUNGNAHME DER STADT EMMERICH AM RHEIN

Zum Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den 3-gleisigen Ausbau der Strecke „ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen“

Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.5 Emmerich – Elten

Endversion

Gliederung

DIE GRUNDSÄTZLICHE POSITION DER STADT EMMERICH AM RHEIN IM VERFAHREN.....	5
ZUSAMMENFASSENDE FORDERUNGSKATALOG DER STADT EMMERICH AM RHEIN.....	6
1 ERLÄUTERUNGSBERICHT.....	7
ALLGEMEINER TEIL.....	7
1.1 GRUNDLAGEN DER PLANUNG.....	7
1.2 FINANZIERUNG.....	13
ERLÄUTERUNGEN ZUM PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITT 3.5.....	15
1.3 BAULICHE MAßNAHMEN.....	15
1.3.1 Das Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein in der Gegenüberstellung mit den geplanten BÜ-Maßnahmen der DB AG.....	15
1.3.2 Haltepunkt Elten.....	43
1.3.3 Bauwerke im Zuge des Streckenausbaus.....	44
1.3.4 Städtebauliche Einbindung.....	46
1.3.5 Betroffenheit der Stadt Emmerich am Rhein in ihrer Planungshoheit.....	63
1.4 STRECKENAUSRÜSTUNG.....	65
1.5 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNIS/ HYDRAULISCHE BERECHNUNG.....	66
2 DIE BAUBETRIEBLICHE ABWICKLUNG.....	67
2.1 ALLGEMEIN.....	67
2.2 BAUSTRAßEN.....	67
2.3 BAUSTELLEN/ MASSENKONZEPT.....	68
2.4 INFORMATIONSBÜRO.....	69
3 SICHERHEITSKONZEPT.....	70
3.1 ALLGEMEIN.....	70
3.2 PLANERISCHE GRUNDLAGEN.....	70
3.3 AUSSAGEN DER DB AG ZUM ZUWEGUNGSKONZEPT FÜR RETTUNGSWEGE.....	71
3.4 RETTUNGSTECHNISCHE ANFORDERUNG DER STADT EMMERICH AM RHEIN UND DES AK STRECKENSICHERHEIT AN DIE AUSBAUSTRECKE.....	72
3.4.1 Zuwegung.....	73
3.4.2 Löschwasserproblematik.....	75
3.4.3 Streckensicherheit und Bahnerdung.....	76
3.4.4 Einsatztaktische Überlegung.....	76
3.4.5 Planunterlagen für die Einsatzplanung.....	77
3.4.6 Erfordernisse des Rettungsdienstes an die ABS 46/2.....	78
3.4.7 Mittelausstattung.....	78
3.4.8 Gefahrguttransporte.....	78
4 LIEGENSCHAFTEN DER STADT EMMERICH AM RHEIN.....	79
5 DENKMÄLER.....	82

6	SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG.....	88
6.1	LÄRMSCHUTZ AUS STÄDTEBAULICHER SICHT.....	88
6.2	BAULEITPLANERISCHE EINORDNUNG DER TRASSENNAHEN BEREICHE.....	90
6.3	ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEPLANTEN SCHALLSCHUTZMAßNAHMEN.....	92
6.4	IMMISSIONSSITUATION IN DEN ORTSTEILEN UND DIE DARAUS RESULTIERENDEN FORDERUNGEN.....	94
6.5	ANMERKUNGEN ZUM EINSATZ DES „BESONDERS ÜBERWACHTEN GLEISES“ (BÜG).....	97
6.6	ANMERKUNGEN ZUM SCHIENENBONUS.....	98
7	ERSCHÜTTERUNGSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG.....	100
8	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE GRUNDLAGEN DER UMWELTPLANUNG (GUP).....	106
8.1	ALLGEMEINER TEIL A DER GUP - ERLÄUTERUNGSBERICHT.....	106
8.2	SPEZIELLER TEIL B, ERLÄUTERUNGSBERICHT.....	109
8.3	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE (UVS), TEIL C - RAUMWIDERSTÄNDE UND VARIANTENVERGLEICH, ERLÄUTERUNGSBERICHT.....	110
8.4	UVS, TEIL D – AUSWIRKUNGSPROGNOSE, ZUSAMMENFASSENDER ERLÄUTERUNGSBERICHT... ..	112
9	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN (LBP).....	114
10	DER ARTENSCHUTZBEITRAG ZUM LBP.....	118
11	NATURA-2000-VERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG.....	119
	ANLAGEN.....	122

Im Folgenden reagiert die Stadt Emmerich am Rhein mit dieser Stellungnahme auf das Planungsvorhaben der Deutschen Bahn AG, ABS. 46/2, Abschnitt 3.5 als in zweifacher Hinsicht Betroffene, als Trägerin öffentlicher Belange wie auch als Grundstückseigentümerin.

DIE GRUNDSÄTZLICHE POSITION DER STADT EMMERICH AM RHEIN IM VERFAHREN

Die Stadt Emmerich am Rhein hat sich, trotz der auch in Teilen schwer zu akzeptierenden Konsequenzen, zuletzt für einen Ausbau der Bestandsstrecke ausgesprochen und gegen eine Neubautrasse entlang der Autobahn. Sie befürwortet ausdrücklich die Beibehaltung des schienengebundenen Personennahverkehrs in den Ortslagen und die weiterführende Option grenzüberschreitender Personennah- und fernverkehre. Sie spricht sich insofern auch für den Verbleib der Güterverkehre aus, da die höhere Frequentierung der Bestandsstrecke die Anlage eines zusätzlichen dritten Gleises notwendig macht. Diese wesentliche Änderung des Schienenstrangs löst den für die Anlieger so notwendigen, gesetzlich vorgeschriebenen Schall- und Erschütterungsschutz aus. Darüber hinaus soll die erforderliche Streckensicherheit garantiert werden u.a. durch die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge und deren Ersatz durch Über- und Unterführungsbauwerke.

Die im vorliegenden Planverfahren für den Planungsabschnitt 3.5 Hüthum – Elten - Landesgrenze vorgesehenen Maßnahmen stellen jedoch keine zufriedenstellende, zukunftsorientierte Planung dar. Vielmehr wird versucht, mittels konventioneller Lösungen zu einem kostengünstigen Ausbau der Strecke zu gelangen. Die Planunterlagen lassen nur stellenweise eine intensive Auseinandersetzung mit den ortsspezifischen Auswirkungen der Planung auf das Stadtgebiet von Emmerich am Rhein erkennen. Erforderlich sind eine durchgängige, detailliertere Betrachtung der städtebaulichen Situation und die Erarbeitung von Lösungsansätzen, die besonders zur Verringerung der Zerschneidungseffekte und sonstiger städtebaulich, missliebiger Auswirkungen führen.

Des Weiteren fordert die Stadt Emmerich am Rhein die Betrachtung des Schutzgutes Mensch mit gleicher Intensität und Würdigung wie den Eingriff in Natur und Landschaft.

Anmerkungen zur geplanten Blockverdichtung

Die Stadt Emmerich am Rhein rügt, dass in den vorliegenden Planunterlagen von Seiten der Vorhabenträgerin in Bezug auf die vorgesehene Blockverdichtung die Transparenz fehlt und unklar ist, ob die Zugzahlen für den geplanten Streckenausbau um das 3. Gleis die höheren Zugzahlen durch die geplante Blockverdichtung beinhalten. In den Unterlagen wird an vielen Stellen ausgeführt, dass für die gesteigerte Trassenbelastung als erster Schritt die Blockverdichtung und als zweiter Schritt der Bau des 3. Gleises erfolgen soll.

Während zwischenzeitlich mit der Installation der elektronischen Stellwerke an der Strecke bereits ein erheblicher Schritt auf dem Weg zur Blockverdichtung realisiert wurde, wird die Blockverdichtung nach letztem Kenntnisstand nun doch nicht Gegenstand eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens, sondern soll mit dem dritten Gleis zusammen planfestgestellt werden. Diese Änderungen in der Genehmigung des Vorhabens tragen nicht zur Transparenz bei. Nach wie vor fehlt es somit an klaren Aussagen, wie und vor allen Dingen wann der Einfluss der Blockverdichtung wirksam werden wird.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert ein klares Bekenntnis der Bahn dazu, dass die Blockverdichtung erst nach vollständiger Realisierung des Lärmschutzes umgesetzt werden wird.

ZUSAMMENFASSENDE FORDERUNGSKATALOG DER STADT EM-MERICH AM RHEIN

1. Betrachtung des Schutzgutes Mensch mit gleicher Intensität und Würdigung wie der Eingriff in Natur und Landschaft
2. Berücksichtigung der dörflichen Fahrbeziehungen und Wohnstrukturen bei der Wahl der BÜ-Ersatzmaßnahmen
3. Erst Bau von Ersatzmaßnahmen für die Bahnübergänge, aktiver Lärmschutz und dann Ausbau der Strecke
4. Keine Blockverdichtung ohne Lärmschutz und verbindliche Aussagen zum Thema Blockverdichtung
5. Wiedereinrichtung eines Haltepunktes Elten mit Park + Ride / Bike + Ride-Anlagen
6. Vermeidung von baubedingten Beeinträchtigungen auf das unabdingbare Maß
7. Beweissicherung an städt. Liegenschaften sowie Denkmälern vor Beginn der Bau-maßnahmen
8. Ausreichend städtebaulich angepasster aktiver Schallschutz (auch Körperschall) so-wie Erschütterungsschutz
9. Sicherheit der Kommunen bei der Finanzierung der Ersatzbauwerke
10. Klare Definition der konsensualen 100 % Finanzierung der Bahnübergänge
11. Das bestmögliche Sicherheitskonzept
12. Maximale Festschreibung der Zugbewegungen auf der Strecke in Anbetracht der un-terschiedlichen Zugzahlen von niederländischer und deutscher Seite sowie Fest-schreibung der max. Zuglängen auf 700 m
13. Erstellung des Lärmschutzkonzeptes ohne Anwendung des Schienenbonus.
14. Nachweisführung zur Effizienz des erstellten Lärmschutzes (Vorlage der Prüfungs-protokolle BÜG bei der Kommune, Abstimmung der Nachbearbeitung der Gleisanla-gen, etc.)
15. Einrichtung eines Informationsbüros während der Bauzeit als Anlaufadresse für bür-gernahe Baustellenabwicklung mit fachkundigem Personal zur Einsichtnahme in den Bauablauf, Erläuterung der Bauabschnitte und Maßnahmen, Beschwerdeadresse bei Lärm, Umleitungen, usw..
16. Für alle drei Gleise im Bereich des PFA 3.5 den optimalen Erschütterungsschutz in Form des vorgenannten ‚Grötz-Systems‘, bestehend aus einem massiven Betontrog sowie einer Unterschottermatte.

1 ERLÄUTERUNGSBERICHT

Allgemeiner Teil

1.1 Grundlagen der Planung

Im Allgemeinen Teil des Erläuterungsberichtes geht die Deutsche Bahn auf die heutige Streckensituation ein, auf das bisherige Planungsgeschehen, auf die Planungsvorgaben bei der Anlage des dritten Gleises sowie auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens. Aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein muss diese Darstellung in Teilen korrigiert bzw. ergänzt werden.

Im Einzelnen:

1. Auf S. 11 unter Punkt 1.2 ‚Ausgangssituation und verkehrliche Zielsetzung‘ wird ausführlich auf die Bedeutung der Strecke für den internationalen Verkehr eingegangen. Jedoch erfüllt die Strecke nach Ansicht der DB-AG, Zitat:“ überwiegend Aufgaben des Güterverkehrs“. Diese Darstellung ist nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein nicht korrekt. Diese Strecke hat seit ihrem Bestehen in erster Linie eine existentielle Bedeutung für den lokalen und regionalen Personenverkehr, da sie bislang die Anbindung der Siedlungsschwerpunkte hier am Niederrhein an die Arbeitsplätze im benachbarten Ballungsraum Ruhrgebiet sicherstellt. Darüber hinaus hatte sie bis zum Jahr 2000 auch eine Bedeutung für den internationalen Personenfernverkehr und den grenznahen Pendlerverkehr, da 10 Intercityzüge und 2 D-Züge in Emmerich am Rhein hielten, die auch eine schnelle Verbindung in die Niederlande und die Randstad darstellten. Zukünftig (ab 2017) wird der hier verkehrenden Regionalschnellzug RE 5 bis in die Niederlande nach Arnheim durchgebunden, um den rechtsrheinischen Niederrhein über die Grenze hinweg wieder international anzubinden und hier keine nationale, verkehrliche Sackgasse entstehen zu lassen. Damit wird auch der ehemalige Haltepunkt Elten an Bedeutung gewinnen, so dass er wieder eingerichtet bzw. reaktiviert werden soll. Angesichts dieser bislang deutlich vorherrschenden und zukünftig noch auszubauenden Bedeutung dieser Linie für den Personenverkehr, ist mit dem künftigen Ausbau dieser Strecke zu einer Gütermagistrale ein Nutzungskonflikt vorprogrammiert. Die Stadt Emmerich am Rhein befürchtet, dass mit dem Vorrang, den die europäische Gesetzgebung Güterverkehren auf den Haupttransportkorridoren Europas eingeräumt hat gegenüber den Personenverkehren, diese hier im Grenzraum zukünftig vor allem, wenn es sich um lokale Personenverkehre handelt, eingeschränkt werden könnten. Daher fordert die Stadt Emmerich am Rhein, dass das derzeitige, stündliche Nahverkehrsangebot auf der Schiene einschließlich der Verdichterzüge zu den Pendlerzeiten in Tagesrandlage bestehen bleibt, grenzüberschreitend ausgebaut wird und dafür die notwendigen Trassenkontingente gesichert werden, anstatt dass der ÖPNV durch eine starke Frequentierung von Güterzügen verdrängt wird.

Außerdem führt diese typische Streckencharakteristik, wo sich Güter- und Personenverkehr die Strecke teilen müssen, ganz im Gegensatz zu den benachbarten Niederlanden, zu erhöhten Anforderungen an die Streckensicherheit, die durch die beabsichtigten Gefahrguttransporte ausgelöst werden. (Die Forderungen der Stadt Emmerich am Rhein dazu im Kapitel 3 ‚Sicherheitskonzept, unter Zuwegungskonzept für Rettungseinsätze‘)

2. Auf S.15 unter Pkt. 1.3 ‚Grundlagen der Planung‘ gehen die Planunterlagen zwar auf das Übereinkommen von Warnemünde von 1992 ein, ohne jedoch zu erwähnen, dass ursprünglich die Bypässe über Oldenzaal / Bad Bentheim und Venlo / Kaldenkirchen fester Bestandteil dieses Übereinkommens waren, die dann von den Niederländern in den 90er Jahren aufgegeben wurden. Die Aufgabe dieser Bypässe hat zu einer Bündelung der Güterverkehre auf die Hauptstrecke beigetragen und das zu Lasten der betroffenen Anliegergemeinden.

3. Unter demselben Punkt wird die ‚Vereinbarung über die Planung und die Finanzierungsaufteilung‘ vom 06.06.2002 angesprochen. Erwähnt werden sollten in diesem Zusammenhang die einzelnen Ausbaustufen, die nach der erforderlichen Planung zuerst Lärmschutz an

geeigneten Streckenabschnitten, dann die Realisierung der Blockverdichtung und zuletzt die Anlage eines 3. Gleises vorsieht. Der vorgezogene aktive Lärmschutz wird von der Stadt Emmerich am Rhein auch in der Ortslage Emmerich - Hüthum und Elten gefordert, da wo die Anlage des 3. Gleises dies zulässt.

4. Die dem Prognosehorizont 2025 zugrunde liegenden Zugzahlen (s. Kap.1.3, S. 17, Tab.1) werden von der Stadt Emmerich am Rhein angezweifelt. Begründet wird dies wie folgt:

Die Stadt geht davon aus, dass die Prognosewerte 2025 allein auf den Bestandswerten, erhöht um das Steigerungspotential durch die Anlage des 3. Gleises, beruhen, nicht aber bereits auch die Ertüchtigung der Trasse durch die zeitgleich vorgesehene Blockverdichtung mit eingerechnet wurde, die inzwischen nicht mehr Gegenstand eines völlig separaten Planfeststellungsverfahrens sein wird, sondern zusammen mit dem Planverfahren zur Anlage des dritten Gleises durchgeführt werden soll.

Legte der Warnemünder Vertrag von 1992 noch 70 Güterzüge je Richtung und Tag und 44 Personenzüge je Richtung und Tag zwischen Wesel und Emmerich am Rhein fest, ging die DB-AG in den Scoping - Unterlagen vom April 2004 pro Tag von 78 Personenzügen und 52 – 71 Güterzügen im Bestand (gesamt 130 – 149 Züge) aus und in der Prognose von bis zu 120 Güterzügen (gesamt max. 191 Züge). Die Unterlagen aus dem für das Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Bezugsjahr 2008 weisen für den Streckenabschnitt Wesel – Emmerich am Rhein Bestandszahlen von 77 Personen- und 83 Güterzügen pro Tag aus (gesamt 160 Züge). Dies deckt sich ungefähr mit Zählungen der BI-Dinslaken aus dem September 2009, als 74 Güterzüge pro 24-Stunden erfasst wurden. Die Prognose für 2025 berücksichtigt 183 Güterzüge in 24 Stunden. Das sind ca. 250 % mehr Güterzüge als in 2010 in Emmerich am Rhein während einer 24-Stunden-Zählung erfasst wurden (nämlich 72 GZ). Berücksichtigt man, dass ein zusätzliches Gleis gebaut wird, und heute auf den vorhandenen zwei Gleisen pro Tag neben den 70 Personenverkehrszügen bereits 87 Güterzüge die Strecke befahren (Zählung vom 4. Januar 2013), wird angezweifelt dass das 3. Gleis die derart ansteigende Zahl an Güterverkehren aufnehmen kann. Ohnehin wird ohne die Aktivierung der Blockverdichtung bei ständig steigender Frequenz der Güterzüge, wie sie Unterlagen des Streckenbetreibers Keyrail zu entnehmen sind (Anstieg der niederländischen Gütermengen um 50 % gegenüber 2010), noch vor Anlage des 3. Gleises die Kapazität der zweigleisigen Strecke bald erschöpft sein. Wachstumszahlen des Hafens Rotterdam gehen in 2015 bereits von 100 Güterzügen / Tag aus.

Vor diesem Hintergrund erhebt die Stadt Emmerich am Rhein die Forderung, dass für die Strecke mit dem dreigleisigen Ausbau eine Kapazitätsobergrenze festgeschrieben wird, die bewirkt, dass bei Erreichen der prognostizierten 183 Güterzüge pro Tag keine weitere Kapazitätsertüchtigung der Strecke vorgenommen werden darf.

Neben der prognostizierten Zunahme der Anzahl von Güterzügen bewegt die Stadt Emmerich am Rhein vor allem auch die drastische Steigerung an Fracht, vor allem Gefahrgütern, die sich in der Anzahl der Waggons und Kesselwagen ausdrückt. 24-Stunden-Zählungen der Stadt Emmerich am Rhein aus den Jahren 1999, 2001, 2002, 2005, 2010 und 2013 belegen, dass sich die Zahl der Containerauflieger und Massengutwaggons im Zeitraum 2005 – 2013 weit mehr als verdoppelt hat (von 1.254 auf 3.123 Einheiten), während sich gleichzeitig die Anzahl der Kesselwagen (zum großen Teil mit Gefahrgütern) knapp verfünffacht hat (von 108 auf 527 Kesselwagen). Das macht sich auch in der Länge der Züge bemerkbar, die durchschnittlich mit 42 – 44 Waggons derzeit schon eine Länge von 700 m, demnächst vielleicht von 1.000 m erreichen. Beides, die zunehmende Zuglänge und die steigende Anzahl von Gefahrguttransporten, löst Probleme im Rettungs- und Katastrophenfall aus, die durch die Feuerwehren entlang der Strecke umso weniger beherrschbar werden, wie die Bahn bislang keine tauglichen Einsatzpläne vorgelegt hat, wie im Ernstfall vorgegangen werden kann. Näheres dazu im Kapitel 3 Sicherheitskonzept, Zuwegungskonzept für Rettungseinsätze (Bezug: Anlage 3.4, Ordner 1; Anlage 8.6, Ordner 2).

5. Auf S.18 unter Pkt. 1.4 ‚Zielsetzungen des Vorhabens‘ gehen die Planungsunterlagen darauf ein, dass die beiden äußeren Gleise dem Güter- und Personennahverkehr dienen, hingegen das mittlere Gleis überwiegend dem schnelleren Personenfernverkehr. Beide Voraussetzungen, das separate Gleis für den Fernverkehr wie auch die Teilung derselben Gleise mit dem Güterverkehr benachteiligen auf Dauer den Personennahverkehr und seine Schienenstreckenanteile. Die Deutsche Bahn hat die Verpflichtung, nachvollziehbar näher darzustellen, wie sie die Benachteiligung künftiger Nahverkehre vermeiden und die ihnen zustehenden Potentialerweiterungen sicherstellen will. Dies wird nicht näher erläutert.

Weiterhin hält sich die Deutsche Bahn AG die Option offen, innerhalb des Prognosehorizontes eine Geschwindigkeitserhöhung für den Personenfernverkehr auf 200 km/h in Betracht zu ziehen. Auch dies wirkt sich im Zweifel durch größere Blockabstände vermindert auf den Personennahverkehr aus. Schall- und Erschütterungsgutachten sollen angeblich diese mögliche Geschwindigkeitserhöhung in ihren Auswirkungen bereits berücksichtigen. Während im Erläuterungsbericht Schall (Ordner 1, Anlage 2) auf allen drei Gleisen grundsätzlich von 160 km/h ausgegangen wird, werden in den Tabellen der Emissionspegel auf S.19 des Erläuterungsberichtes Schall (der Anlage 13.1 in Ordner 15) für alle anderen Zugarten außer Regionalexpresszügen und ICE's niedrigere Streckengeschwindigkeiten angegeben. Mit Blick auf das Emissionsverhalten möchte die Stadt Emmerich am Rhein wissen, ob für die Zukunft sichergestellt ist, dass Güterzüge nicht schneller fahren werden als 100 – 120 km/h. Auch unter 14.1 'Erläuterungsbericht Erschütterungen' geht weder das zugrunde gelegte Betriebsprogramm für die Prognose-Nullfall-Berechnung noch das Betriebsprogramm 'Prognose 2025' davon aus, dass hier eine Geschwindigkeit von 200 km/h zugrunde gelegt worden wäre. Im Übrigen ist die Stadt Emmerich am Rhein der Ansicht, dass das laufende Planfeststellungsverfahren die Bahn nur zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h legitimiert. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h macht u.E. gerade im Hinblick auf die angeblich hier schon mitbetrachteten Emissionen ein erneutes Planverfahren mit der Darstellung der daraus resultierenden Lärm- und Erschütterungswirkungen erforderlich. Auf die Folgen einer Geschwindigkeitsanhebung für die Ortsteile Hüthum und Elten wird nicht näher eingegangen. Das rügt die Stadt Emmerich am Rhein ausdrücklich.

6. In Kap. 1.4 auf S. 18 unten wird durch die Deutsche Bahn der Eindruck erweckt, als würde gerade durch die Anlage eines 3. Gleises und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung mehr Raum geschaffen, um die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern. Tatsächlich aber kommt der gewonnene Spielraum, aufgrund der vorher genannten Fakten (TEN-Strecke), wohl eher dem internationalen Schienengüterverkehr zugute.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert eine klare Kontingentierung der Trassenkapazitäten, die dem SPNV, auch grenzüberschreitend, einen größeren Entwicklungsspielraum einräumt und den auch eindeutig beziffert. Dieses Plus an derzeit nicht ausgenutzter Trassenkapazität, darf auch in späteren Jahren nicht vom steigenden Güterverkehr 'zugefahren', sprich für sich in Anspruch genommen werden.

In diesem Zusammenhang weist die Stadt auf ihre Forderung nach einer Wiederaufnahme des ICE-Haltepunktes 'Emmerich am Rhein' hin.

7. Bei der gesamten Variantenbetrachtung in Kap.2.2 ff wird insbesondere immer mit Erfordernissen des Naturschutzes argumentiert, tatsächlich scheute das Bahnunternehmen die weitaus höheren Kosten einer BAB-parallelen Strecke und versuchte die Haltung der Kommunen mit dem Argument zu beeinflussen, dass der verbleibende Verkehr (überwiegend der SPNV und der regionale Güterverkehr) dann in der alten Gleislage ohne Lärmschutzeinrichtungen, ohne Kreuzungsbauwerke und mit steigenden Schrankenschließzeiten zurechtkommen müsste.

8. Das Argument der Kosten wird auch angeführt, wenn es in Kap.2.2.3 auf S. 21 um die Planungsalternative einer Tieferlegung der Strecke geht. Die Deutsche Bahn AG behauptet lediglich, dass eine Tieferlegung, auch nur in Teilbereichen, zu erheblichen Mehrkosten führen würde, jede Art von Nachweis bleibt sie schuldig. Insofern fehlt hier aus Sicht der Stadt zumindest die Abwägung beider Planungsalternativen in Form eines Kostenvergleichs.

Eine kleinräumige Umfahrung Emmerichs, wie sie noch in der Fassung des GEP 1999 dargestellt wurde, wird nicht weiterverfolgt und wird in der anstehenden Überarbeitung des Regionalplanes nicht mehr dargestellt werden. Die Deutsche Bahn hat im Variantenvergleich der UVS sich für den dreigleisigen Ausbau der Bestandsstrecke entschieden und begründet dies mit umweltfachlichen Vorteilen und niedrigeren Investitionskosten. (Kap. 2.2.6, S. 22)

9. Die in Kap.3.2 angegebene Entwurfsgeschwindigkeit für das laufende Planfeststellungsverfahren beträgt $v_e = 160 \text{ km/h}$, d.h. höhere Geschwindigkeiten dürfen auf dieser Strecke derzeit nicht gefahren werden. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h macht u. E. ein erneutes Planverfahren mit der Darstellung der daraus resultierenden Lärm- und Erschütterungswirkungen erforderlich. Die Folgen, die im Übrigen eine Geschwindigkeitserhöhung für die Ortsteile Hüthum und Elten hätte, werden hier nicht dargestellt. Das ist ein Mangel in der Darstellung, den die Stadt Emmerich am Rhein rügt. Darüber hinaus gibt die Bahn in ihren Planfeststellungsunterlagen klar zu erkennen, dass sie diese erhöhte Geschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt Oberhausen - Grenze ohnehin nicht über einen längeren Abschnitt realisieren kann aufgrund der jeweiligen Streckencharakteristika in Oberhausen, Sterkrade, Wesel, Millingen, Emmerich am Rhein und Elten.

10. In Kap. 3.2 auf S.24 wird der Ausbau der Bahnhöfe thematisiert und in diesem Zusammenhang die Frage notwendiger Überholungsgleise in den Bahnhöfen an der Strecke für 750 m lange Güterzüge erörtert, ohne dass allerdings der Bahnhof Emmerich am Rhein erwähnt würde. Sind solche Überholungsgleise hier nicht vorgesehen? Oder sind sie schon vorhanden? Weiterhin stellt sich die Frage, warum Überholungsgleise von 750 m Länge vorgesehen werden, wenn es doch bereits beabsichtigt ist, Güterzüge künftiger Generationen mit einer Länge von 1000 m vorzusehen, für die dann die geplanten Überholungsgleise zu kurz wären?

Unklar bleibt auch die Antwort auf die Frage, ob in Emmerich am Rhein die zwei bestehenden Bahnsteige erhalten bleiben und entsprechend erhöht werden oder nicht. In jedem Fall benötigt der Bahnhof Emmerich am Rhein, abgesehen vom Haltepunkt im Ortsteil Praest, auch im Bhf. Emmerich am Rhein zukünftig zwei Außenbahnsteige, um den Personenverkehr in Richtung Niederlande wieder aufnehmen zu können. Insofern fordert die Stadt Emmerich am Rhein, dass alle vorhandenen Bahnsteige am Bahnhof Emmerich am Rhein erhalten bleiben und der wieder einzurichtende Haltepunkt in Elten auch den Erfordernissen zukünftiger, auch grenzüberschreitender Verkehre angepasst wird.

11. Ab S. 25 in Kap. 3.5. gehen die Planunterlagen näher auf die das sogenannte Sicherheitskonzept ein und die damit geplanten Zuwegungen. In der Erreichbarkeit der Bahnanlagen für Sicherheitskräfte liegt ein entscheidender Schwachpunkt des Konzeptes. Während der Arbeitskreis Streckensicherheit Zuwegungen zur Bahnanlage alle 200 m für erforderlich hält und dies auch umfänglich begründet, wird im Zuwegungskonzept ein Abstand von bis zu 1.000 m als ausreichend erachtet. Auch Aussagen zur dauerhaften Sicherung solcher Wegeflächen und deren Ausgestaltung (16 to) fehlen völlig. Hier besteht die Stadt Emmerich am Rhein auf den Anforderungen, wie sie der Arbeitskreis Streckensicherheit formuliert hat.

Zu dem Thema Sicherheitskonzept und zu den auf den Seiten 25 – 26, näher ausgeführten Details zur ‚freien Strecke‘ und zu Gefahrguttransporten im Allgemeinen geht die Stadt Emmerich am Rhein ausführlich (!) in Kap. 3 ihrer Stellungnahme unter dem Titel ‚Sicherheitskonzept‘ ein.

12. In Kap. 3.6 ‚Anlagen Dritter‘ fehlt die Nennung der Gemeindestrassen.

13. Im Sicherheitsnachweis Aerodynamik/Seitenwind Kap. 3.7 wird dargelegt, dass das Sicherheitsziel bei Seitenwind für die Ausbaustrecke mit einer Geschwindigkeit bis 160 km/h gemäß dem derzeit gültigen Regelwerk (Ril 807.04) in den Planfeststellungsabschnitten 1.1 bis 3.5 erreicht wird. Es sind daher keine Maßnahmen zur Risikoreduktion notwendig.

Ebenfalls wird angemerkt, dass im Falle einer optionalen Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h der Sicherheitsnachweis erneut zu führen ist, indem das Seitenwind-aufkommen unter Berücksichtigung der erhöhten Geschwindigkeit erneut bewertet wäre.

Da gemäß Kapitel 1.4 ‚Zielsetzung des Ausbauvorhabens‘ innerhalb des Prognose-horizonts jedoch eine Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h in Abhängigkeit vom Ausbau der niederländischen HSL Oost in Betracht zu ziehen ist, sind 200 km/h zugrunde zu legen und eine entsprechende Sicherheitsnachweis noch neu zu führen.

14. Die ABS 46/2 nimmt, abgesehen vom Güterverkehr und regionalen Personenverkehr, zukünftig auch den Hochgeschwindigkeits-Personenfernverkehr auf, der selbstverständlicher Teil der Transeuropäischen Netze (TEN) sein wird. Insofern wird eine Befahrbarkeit der Strecke mit Tempo 200 km/h zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören, wenn man sie nicht in erster Linie zu einer Magistrale für den Gütertransport ausbauen will. Daher hält die Stadt Emmerich am Rhein einen Sicherheitsnachweis unter Berücksichtigung der erhöhten Geschwindigkeit schon jetzt für selbstverständlich notwendig anstatt ihn auf einen nicht genannten späteren Zeitpunkt zu verschieben.

15. In Kap. 4 ‚Umweltauswirkungen des Vorhabens‘ (S. 28 – 34) des allgemeinen Teils des Erläuterungsberichtes werden Instrumente vorgestellt und beschrieben wie die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP), der Artenschutz-fachbeitrag, die Untersuchung zur NATURA 2000 –Verträglichkeit sowie die Aspekte zum Immissionsschutz (incl. Elektromagnetische Felder und Feinstäube). Dazu werden die inhaltlichen Bedenken in den fachspezifischen Teilen 6 - 11 der städtischen Stellungnahme vorge-tragen.

16. Auf S. 36 wird ausgeführt, dass die im Trassenbereich der neuen Bahnanlagen liegenden öffentlichen Strassen und Wege mit Baubeginn für diesen Teilbereich als eingezogen gelten. Das darf natürlich nicht dazu führen, dass ganze Ortslagen zeitweise nicht zu erreichen sind. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher, dass zunächst die komplette Errichtung der Ersatzbauwerke, Straßenverbindungen und Baustrassen sowie der Lärmschutzwände, dort wo dies möglich ist, fertig gestellt sein müssen, bevor die Gleisbaumaßnahme für die Anlage des 3. Gleises und den Rückbau der bestehenden Bahnübergänge erfolgt.

17. Im Kap. 6.1 der Erläuterungen zum Planfeststellungsabschnitt 3.5 erläutert der Vorhabenträger Bahn, warum das dritte Gleis seine Lage bahnlinks im Laufe des Planfeststellungsabschnittes beibehält bevor es 500 m vor der niederländischen Grenze auf die bahnrechte Seite wechselt. In den Kapiteln 7,8 und 9 geht er auf die baulichen Maßnahmen, die Streckenausrüstung sowie das Massenkonzept ein.

18. Unter Kap. 6.3 ‚bestehende Planungen Dritter‘ wird erläutert, dass die Bahn in ihren Unterlagen davon ausgeht, dass die Emmericher Strasse (B8) im Bereich des Viaduktes bis zum anschließenden Bahnübergang Emmericher Strasse in Elten von der Süd - auf die Nordseite der Gleise verlegt wird und dies Gegenstand eines eigenen strassenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sein wird. Das hierfür erforderliche Baurecht wird nicht – wie im

Text behauptet -, durch die Stadt Emmerich angestrebt sondern ressortiert beim Landesbetrieb Straßen NRW.

19. Zu Kap. 7.1 – 7.2 der aufgelisteten, die Bahnstrecke kreuzenden Bauwerke wird auf den Abschnitt 1.3 der Stellungnahme verwiesen.

20. Das Kap. 7.3 ‚Bahnhöfe und Haltepunkte‘ im Erläuterungsbericht läßt die Bahn entfallen, da die DB-AG anscheinend hier keinen Bedarf für einen Eltener Haltepunkt erkennt.

Hier wird besonders auf die Erklärungen im Abschnitt 1.3.2 der städtischen Stellungnahme verwiesen, der sich als Teil des städtischen Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes mit der Wiedereinrichtung eines Haltepunktes in Elten auseinandersetzt.

21. Das Kap. 7.6 ‚Entwässerung‘ wird auf die Abschnitte 1.3 + 1.5 der Stellungnahme verwiesen.

22. Zu Kap. 8 ‚Streckenausrüstung‘ wird auf den Abschnitt 1.4 der Stellungnahme verwiesen.

23. Zu Kap. 9 ‚Massenkonzept‘ wird auf den Abschnitt 2.3 der Stellungnahme verwiesen.

24. Zu Kap. 10 ‚Wasserrechtliche Erlaubnis‘ wird auf die Abschnitte 1.3 + 1.5 der Stellungnahme verwiesen.

25. Zu Kap. 11 der Planunterlagen ‚Umweltauswirkungen‘, (S. 62 – 99) werden die inhaltlichen Bedenken in Teil 8 der städtischen Stellungnahme zur UVS vorgetragen.

26. Zu Kap. 12 der Planunterlagen ‚Schall und Erschütterungen‘, (S. 100 – 105) werden die inhaltlichen Bedenken in den Teilen 6 + 7 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

27. Zu Kap. 13 der Planunterlagen ‚Landschaftspflegerischer Begleitplan‘, (S. 106 – 115) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 9 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

28. Zu Kap. 14 der Planunterlagen ‚Artenschutz‘, (S. 116 – 125) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 10 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

29. Zu Kap. 15 der Planunterlagen ‚Natura-2000-Gebiete‘, (S. 126 – 127) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 11 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

30. Zu Kap. 16 +17 der Planunterlagen ‚Baugrund, Hydrogeologie, Durchführung der Baumaßnahme‘, (S. 128 – 133) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 1.5 und 2 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

31. Zu Kap. 18 der Planunterlagen ‚Grunderwerb‘, (S. 134 – 135) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 4 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

1.2 Finanzierung

Unsicherheit der Kommunen

In den Planfeststellungsunterlagen zu den Abschnitten 3.3, 3.4 und auch 3.5 sind keine Kostentabellen zu den Kreuzungsbauwerken enthalten, die der Stadt die Möglichkeit eröffnen, eine Prüfung und Übersicht für die Kommunalfinanzen der nächsten Jahre zu erstellen.

Mit der Wirksamkeit der Planfeststellung entsteht jedoch das Recht zum Bau; damit sind sämtliche Mitbestimmungsrechte der Kommune gegenstandslos. Der gesetzlich vorgeschriebene Anteil der Kosten könnte nach § 6 EKrG eingefordert und die Stadt Emmerich am Rhein insoweit zur Unterzeichnung der Kreuzungsvereinbarung verpflichtet werden.

Bei idealisierter Annahme einer Umsetzung entsprechend den Planfeststellungsunterlagen ergibt sich, unter Berücksichtigung der aktuell vorliegenden Kostenschätzungen (2009-2014), ein Betrag von ca. 115,5 Mio. € für die PA 3.3 – 3.5.

Dieser Betrag ist nach § 13 EKrG auf die Beteiligten (DB AG / Stadt Emmerich am Rhein) sowie den Bund zu je einem Drittel aufzuteilen. Das daraus resultierende für die Stadt verbleibende Kostendrittel beträgt 38,5 Mio. €.

Auch unter Berücksichtigung einer 75 % Förderung dieses Drittels auf Grundlage der FöRi-komm-Str (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau NRW) würde für die Stadt Emmerich am Rhein noch ein 25%-iger Eigenanteil in Höhe von 9,7 Mio. € verbleiben. Dieser Anteil wird bei Berücksichtigung nicht kreuzungsbedingter Kosten in Form von städtischen Minimalforderungen nach Verkehrssicherheit, städtebaulicher Ausgewogenheit und Beibehaltung der bestehenden Verkehrsbeziehungen vermutlich noch deutlich ansteigen.

Dies kann nicht durch den städtischen Haushalt finanziert werden.

Von Seiten der damaligen Verkehrsminister NRW Lienenkämper (Schreiben vom 01.04.2010) und Voigtsberger (03.05.2012) wurde den Kommunen zugesagt, dass das Land NRW die kommunalen Anteile bei den Beseitigungen der Bahnübergänge wegen der übertragenden überregionalen Bedeutung der Gesamtmaßnahme zu 100 % übernimmt. Dieser Wille wurde ebenfalls im Koalitionsvertrag zwischen der SPD - Bündnis90/Die Grünen bekräftigt und auch durch ein Schreiben des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW am 19.03.2014 nochmals bekräftigt. Auch das Land NRW als Zuschussgeber hat mit Schreiben vom 07.05.2014 die beabsichtigte 100% Förderung bestätigt (s. Anlage 01).

Diese Aussagen entwickeln jedoch noch keine normative Bindungswirkung und sind zudem an die Bedingung geknüpft, dass eine Gesamtverständigung mit der jeweiligen Kommune erreicht wird. Diese Aussage lässt also Interpretationsspielräume zu, die einer Klärung bedürfen.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher spätestens bis zum Erörterungstermin eine rechtlich belastbare Aussage über die Freistellung der Kommune von Folgekosten. Ohne eine solche Freistellung wäre die Stadt nicht mehr in der Lage, ihre Aufgaben eigenverantwortlich wahrzunehmen.

Dies wäre ein unzulässiger Eingriff in das Recht der Stadt Emmerich am Rhein auf Selbstverwaltung aus Art. 28 GG, Art. 78 LVerfNW.

Definition der konsensualen 100 % Finanzierungen der Bahnübergänge

- Zur Erarbeitung eines Gesamtplanungskonzeptes haben mit den Vorhabenträgern diverse Beratungen stattgefunden. Dies mit dem Anspruch Lösungsmöglichkeiten in Form von Ersatzmaßnahmen zu finden, die einen Konsens herbeiführen.

Die Stadt Emmerich am Rhein hat hierzu Variantenuntersuchungen / Machbarkeitsstudien beauftragt, die sich derzeit noch in Bearbeitung befinden. Diese mit dem Ziel den bisher bestehenden Konsens abschließend zu festigen.

- Es besteht, unabhängig von der fehlenden Rechtsverbindlichkeit der bisherigen Zusage, jedoch keine Klarheit zu der Aussage des Landes NRW im Hinblick auf die Finanzierung.

Es wurde in den o.g. Schreiben erklärt, dass die Finanzierung des kommunalen Anteils zu 100 % erfolgt, wenn eine Gesamtverständigung mit der jeweiligen Kommune erreicht wird.

- Des Weiteren muss auch das Verfahren zur Finanzierung bei einer Förderung berücksichtigt werden.

In Anbetracht der angespannten Haushaltslage der Stadt Emmerich am Rhein kann keine Vorfinanzierung von Planungs- und Baukosten erfolgen. Die Größenordnungen der Baumaßnahmen überschreiten bei weitem die finanziellen Möglichkeiten der Kommune und können nicht eingeplant bzw. zwischenfinanziert werden. Entstandene Gutachter-, und Beraterkosten sind ebenfalls in die 100 % Kostenübernahme mit einzubeziehen.

Erläuterungen zum Planfeststellungsabschnitt 3.5

1.3 Bauliche Maßnahmen

1.3.1 Das Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein in der Gegenüberstellung mit den geplanten BÜ-Maßnahmen der DB AG

Das hier dargestellte, vom Rat der Stadt Emmerich am Rhein verabschiedete BÜ-Beseitigungskonzept ist das Ergebnis langer Abstimmungsprozesse mit den unterschiedlichsten Verfahrensbeteiligten über etliche Planungsvarianten hinweg. Im Ergebnis besteht grundsätzlich Konsens bezüglich der Beseitigungsmaßnahmen

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat in seinen Sitzungen am 03.02.2009, 31.05.2011, 03.07.2012 und 26.06.2014 für den PFA 3.5 nachfolgendes BÜ-Beseitigungskonzept beschlossen.

Es sieht folgende Maßnahmen an den derzeitigen Bahnübergängen vor:

- Anstelle des BÜ Felix-Lensing-Straße die Felix-Lensing-Straße als bahnnahen / bahnparallelen Seitenweg mit einseitigem gemeinsamen Geh-, Radweg und Anschluss an den Iltisweg
- Anstelle des BÜ Eitener Straße (B8) eine Eisenbahnüberführung (EÜ) mit Nebenanlagen im Verlauf der jetzigen B8
- Anstelle des BÜ Emmericher Straße (B8) eine bergfußnahe Führung der B8 mit Nebenanlagen nördlich der Gleisanlage
- Ersatzlose Aufhebung des BÜ Sonderwykstraße
- Anstelle des BÜ Lobither (L472) eine Eisenbahnüberführung (EÜ) mit Nebenanlagen im Bereich der Sportanlagen
- Ersatzlose Aufhebung des BÜ Haagsche Straße
- Aufhebung des BÜ Bindsberger Weg und Ersatz mittels eines Seitenweges zur Straße Grondstein
- Anstelle des BÜ Zevenaarer Straße (B8) eine Straßenüberführung (SÜ) mit Nebenanlagen

BÜ Felix-Lensing-Straße

64,940 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der zu beseitigende BÜ Felix-Lensing-Straße befindet sich am westlichen Ende des Planfeststellungsabschnittes 3.4. Er verbindet den Ortsteil Hüthum mit den im Norden der Gleisanlage befindlichen Ortsteil Borghees.

Der Übergang dient der Landwirtschaft als auch dem Freizeitverkehr als Verbindung in den Borgheeser Wald mit seinen Naherholungseinrichtungen. In Verlängerung der Felix-Lensing-Straße befindet sich die Hüthumer Straße, die als ehem. K16 eine Verbindung zur BAB 3 - Anschlussstelle Emmerich - schafft.



Abbildung 1 Luftbildausschnitt Hühthum

Planung der DB AG

Die DB AG plant die Aufhebung des Bahnüberganges Felix-Lensing-Straße in Form eines bahnparallelen Seitenweges. Dieser spart die Deponie und Waldflächen aus; verläuft entlang von hiervon auf landwirtschaftlicher Fläche und stößt über den Iltisweg auf die Eltener Straße (B8). Als Nebenanlage ist eine südlich verlaufender gemeinsamer Geh-, Radweg mit einer Breite von 2,50 m geplant.

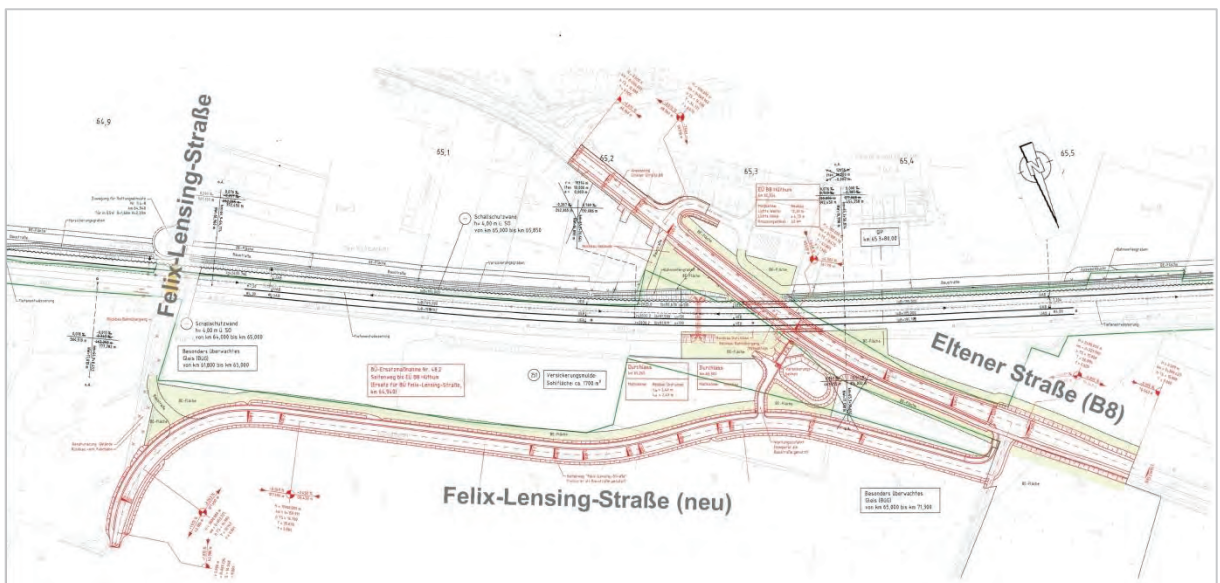


Abbildung 2 Auszug aus dem Lageplan der DB AG

Beschlusslage / Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat mit Datum vom 31.05.2011 der Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges Felix-Lensing-Straße in Form eines Seitenweges mit einseitigem Zweirichtungsrad-, gehweg zugestimmt.

Er vertritt jedoch die Auffassung, dass der Seitenweg bahnnah, über die ehem. Hausmülldeponie und südlich des Wäldchens zu verlaufen hat.

Des Weiteren möchte die Stadt Emmerich am Rhein ausdrücklich darauf hinweisen, dass sie den Bau einer Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer im Verlauf der Felix-Lensing-Straße unterstützt, diese Maßnahme aufgrund des konsensualen Zwanges jedoch nicht weiter verfolgt hat.

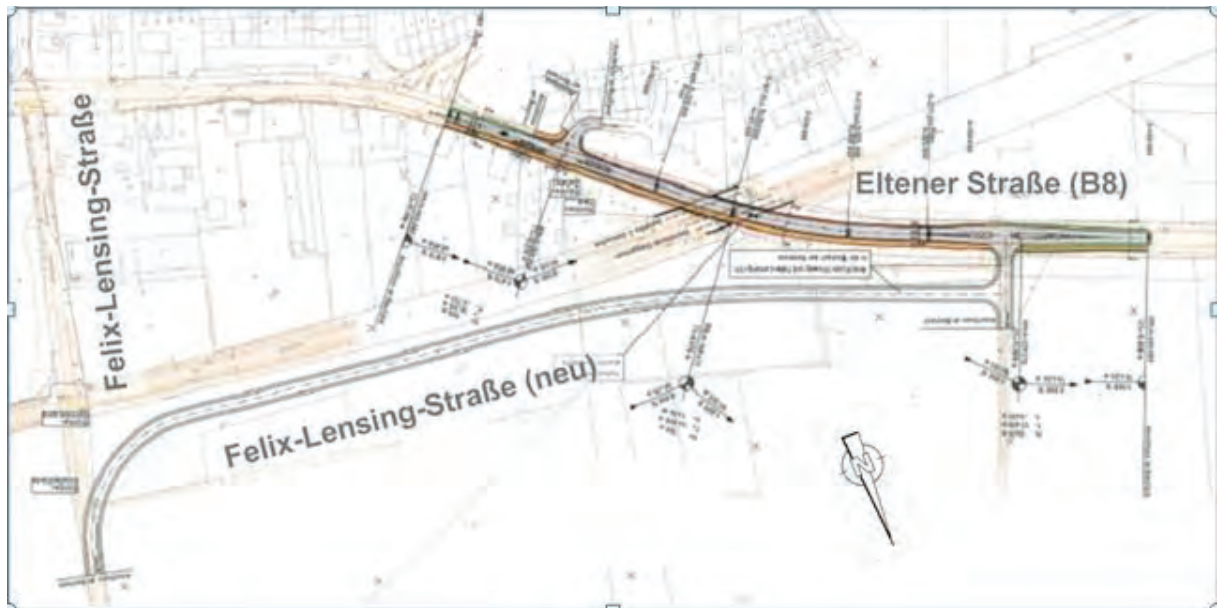


Abbildung 3 Auszug aus der Variantenabwägung DB AG

Abwägung

In den Richtlinien für die Anlage ländlicher Wege (RLW 1999, DWA 904) sind verschiedene Grundsätze vermerkt, die bei der Planung zu berücksichtigen sind.

- Neu zu errichtende ländliche Wege, wie hier die Felix-Lensing-Straße, müssen so bemessen und bautechnisch ausgebildet werden, dass sie langfristig den erforderlichen Verkehrsbelastungen und den jahreszeitlich notwendigen Zugang zu den zu bewirtschaftenden Flächen ermöglichen.

Sie sind gliedernde und gestaltende Bestandteile der Kulturlandschaft und müssen in das Landschaftsbild eingebunden werden.

Dabei müssen die Erfordernisse des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie des Boden- und Gewässerschutzes beachtet werden.

- Lage und Linienführung des ländlichen Wegenetzes haben dabei sowohl die ökologischen Gesichtspunkte als auch die ökonomischen Belange zu berücksichtigen. Wege sollen sich harmonisch in die Landschaft einfügen, ohne deren Erlebniswert zu beeinträchtigen und sich vor allem im bewegten Gelände eng an die vorhandenen Landschaftsformen anlehnen. Dadurch ist der Landschaftsverbrauch zu minimieren. Bei notwendigen Wegebefestigungen ist neben den ökologischen Auswirkungen (Versiegelung, Trennung) im engeren Sinne auch der landschaftsästhetische Aspekt zu berücksichtigen. Deshalb ist darauf zu achten, dass Wege mit ihren Seitenräumen als gliedernde, vernetzende Elemente und Lebensräume wichtige Funktionen für das Landschaftsbild und den Naturhaushalt erfüllen können.

(DWA-A 904, RLW 1999)

- Entwurf der DB AG

Die Planung der DB AG sieht einen Verlauf der Felix-Lensing-Straße nördlich entlang der ehem. Hausmülldeponie und des Wäldchen vor. Die Straße mit Nebenanlage verläuft über wertvolle hofnahe Gärtnerflächen (Erdbeerflächen). Die Gesamtverkehrsanlage hat eine Breite von ca. 12,0 m. Es werden insgesamt ca. 7.200 m² landwirtschaftliche Fläche versiegelt.

Das Landschaftsbild und auch die bestehenden Lebensräume werden durch die Trassenführung zerschnitten. Es findet erheblicher Landschaftsverbrauch statt.

- Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein favorisiert den Verlauf des neuen Seitenweges bahnnahe / bahnparallel; seine Höhenlage soll der Gleislage entsprechen. Der Weg ist, nach Norden hin, zum Schutz der Anwohner des Abergsweges mit einem ca. 2,00 m hohen Erdwall (ab OK Fahrbahn) einzufrieden. Diese gewählte Seitenwegtrasse biegt vom jetzigen Bestand in die ehem. Deponiefläche, die als Ackerfläche genutzt wird ein und verläuft weiter an der südlichen Seite der Waldparzelle und stößt dann auf den Iltisweg. Durch diese trassenparallele Führung wird die Zerschneidung der Landschaft minimiert.

Bezüglich der Umweltverträglichkeit, als auch der Machbarkeit, wurden 2 Gutachten erstellt, Auftraggeber ist der Landesbetrieb Straßenbau sowie die Stadt Emmerich am Rhein

- Der Landesbetrieb Straßenbau hat zu insgesamt 4 Varianten eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung durch das Büro Drecker (August 2011) durchführen lassen. Ein Teil dieser Untersuchung war die bahnnahe Verlegung der Felix-Lensing-Straße, Variante 1 (Anlage 03).

Hier ist unter Punkt 5.10.6 „Zusammenfassende Beurteilung des Projektes aus Sicht der Umwelt“ u.a. dargelegt:

Ein Verzicht auf die BÜ-Beseitigung (Nullvariante) ist aufgrund des in jedem Fall zu erwartenden erhöhten Bahnverkehrs mit mehr/längeren Schrankenschließzeiten nicht denkbar. Unter Berücksichtigung der denkbaren, bisher geprüften Varianten (Bestandsvariante, Nordumfahrung, Nullvariante) stellt das Vorhaben nach derzeitiger Einschätzung die umweltverträglichste Lösung dar.

Die Trassenführung der B 8 inkl. der zu verlegenden Felix-Lensing-Straße wird den gesetzlich geforderten Ansprüchen zur Vermeidung negativer Umweltauswirkungen und Beachtung der Umweltvorsorge weitgehend gerecht. Gegenwärtig sind bei ordnungsgemäßer Abwägung und Berücksichtigung der Ergebnisse des Variantenvergleichs aus Sicht der Umwelt keine zulassungsversagenden oder verzögernden Sachverhalte nach Maßgabe der geltenden Gesetze erkennbar.

- Auch wurde durch die Stadt Emmerich am Rhein eine Baugrunduntersuchung der ehem. Deponie sowie der Waldfläche beauftragt (Anlage 02).

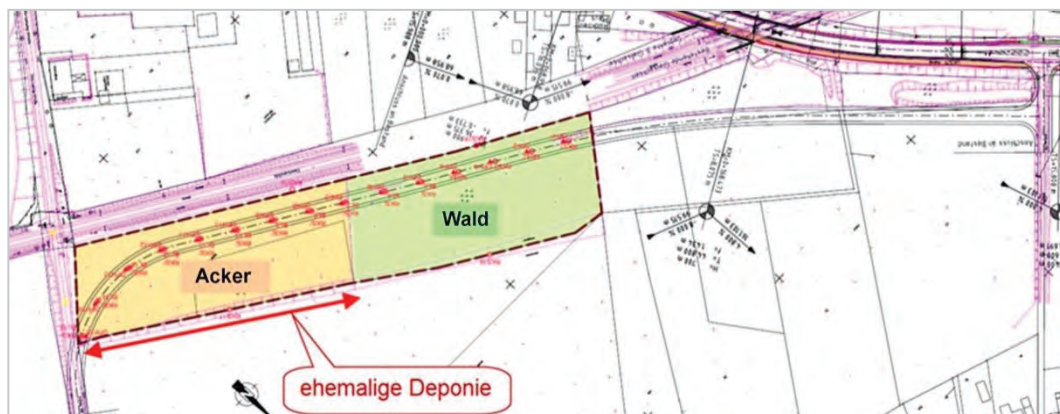


Abbildung 4 Auszug aus dem Baugrundgutachten Tauw

Diese wurde im März 2014 durch das Büro Tauw erstellt.

Entgegen den ursprünglichen Erwartungen stellte sich heraus, dass die ehemalige Hausmülldeponie offenbar ausschließlich die ca. 8000 m² große Ackerfläche betrifft.

Der im Wald anstehende Sandboden ist chemisch einwandfrei (LAGA-Klasse Z 0) und kann im Bedarfsfall kostengünstig entsorgt oder auch für den Wiedereinbau verwendet werden.

Die im Deponiekörper anstehenden Materialien bestehen im Wesentlichen aus mineralischen Abfällen mit meist geringen Beimengungen an Hausmüll. Bei den abfalltechnischen Untersuchungen wurden in inhomogener Verteilung Schadstoffe nachgewiesen, die eine abfalltechnische Einstufung in die LAGA-Klassen Z 1.1 bis > Z 2 bedeuteten.

Es konnte zusammenfassend dargelegt werden, dass trotz der ungünstigen Baugrundverhältnisse die geplante Trasse weiterbetrachtet werden sollte. Nach derzeitiger Einschätzung kann durch bautechnische Maßnahmen der Baugrund soweit verbessert werden, dass in allen Bauteilen ein ausreichend tragfähiger Untergrund hergestellt werden kann.

Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Konzeption der Stadt Emmerich am Rhein einen Trassenverlauf vorsieht, der den Anforderungen der o.g. Richtlinien für ländliche Wege entspricht.

Die Trasse zerschneidet kein Landschaftsbild, reduziert den Landschaftsverbrauch auf ein minimales Maß. Sie stellt die umweltverträglichste Lösung dar.

Die DB AG und der Landesbetrieb Straßenbau NRW stehen der Planung der Stadt Emmerich am Rhein (bahnnaher Verlauf) positiv gegenüber.

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der zu beseitigende BÜ Eltener Straße liegt am nord-westlichen Ende der Ortschaft Hüthum, er ist Teil der Bundesstraße 8. Diese verbindet die Ortschaften Elten und Hüthum mit dem Stadtzentrum Emmerich sowie in entgegengesetzter Richtung mit den Niederlanden.

Innerhalb der Ortslagen hat sie sowohl Erschließungs- als auch Verbindungsfunktion, außerhalb nur Verbindungsfunktion. Ihre Verkehrsbelastung beträgt gemäß der Straßenverkehrszählung 2010 5.808 DTV.

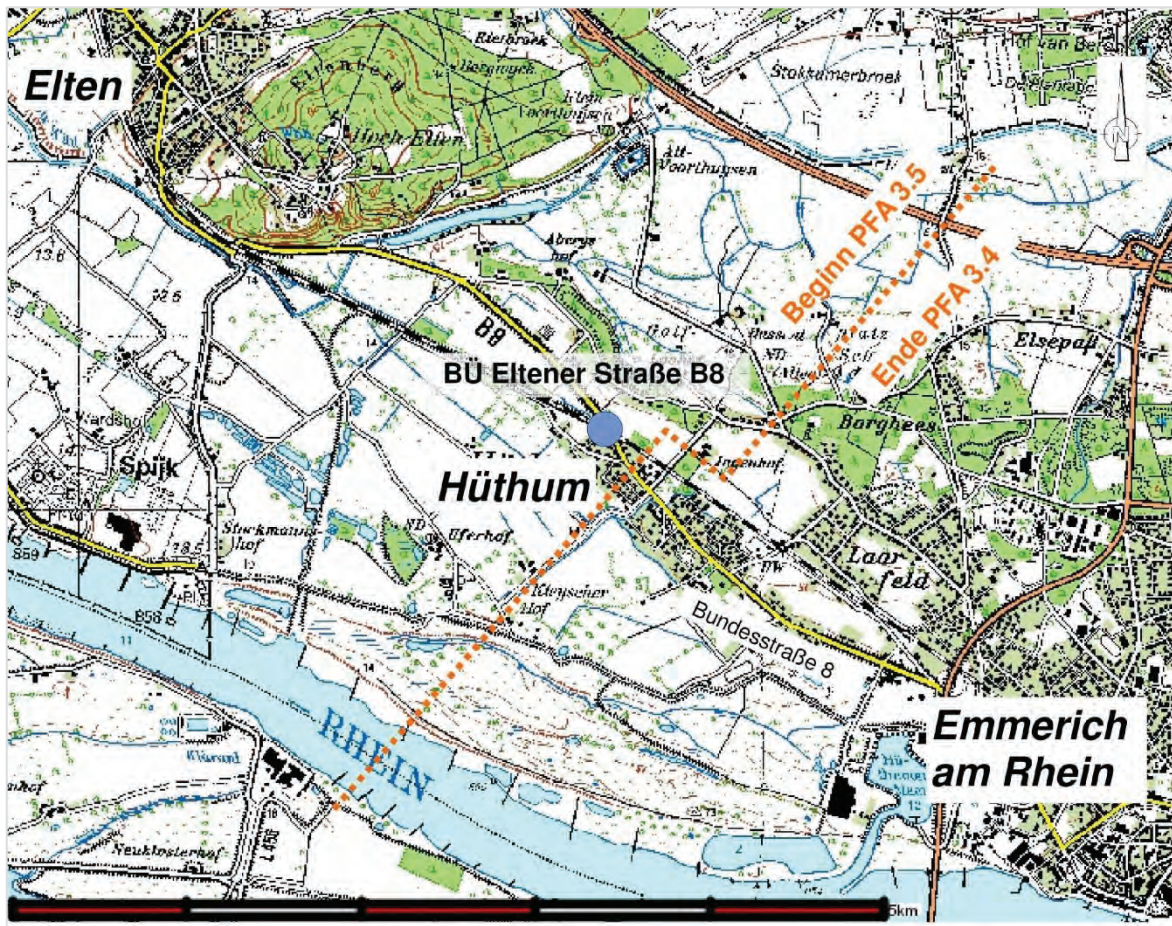


Abbildung 5 Bildausschnitt TK 50 Hüthum

Planungen der DB AG

Der Bahnübergang Eltener Straße wird geschlossen und durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt. Diese verfügt über eine lichte Höhe von 4,50 m sowie einem einseitigen Geh-, Radweg.

Beschlusslage der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 31.05.2011 die Beseitigung des Bahnüberganges in Form einer vollwertigen EÜ mit einseitigen Nebenanlagen beschlossen.

Fazit

Bezüglich der Aufhebung des BÜ Eltener Straße B8 und Errichtung einer EÜ mit Nebenanlagen besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein Konsens.

BÜ Emmericher Straße (B8)

68,320 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der zu beseitigende BÜ Emmericher Straße ist Teil der Bundesstraße 8. Sie verbindet den Ortsteil Elten sowohl mit Hüthum als auch dem Versorgungszentrum Emmerich am Rhein mit den weiterführenden Schulen, dem Bahnhof sowie dem ZOB. Ebenfalls dient sie der Verbindung mit den Niederlanden.

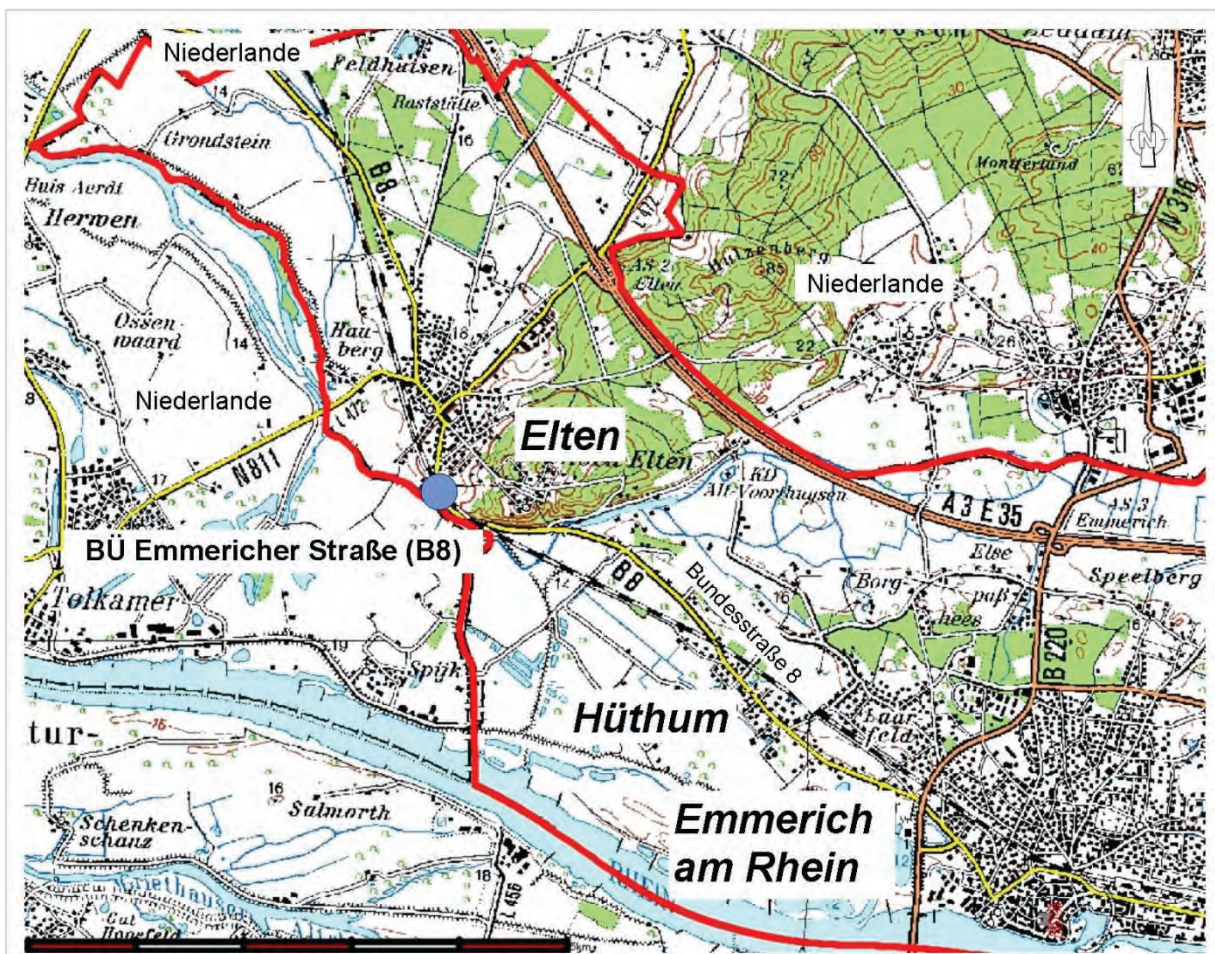


Abbildung 6 Bildausschnitt TK 50 Elten

Planung der DB AG und des Landesbetriebes Straßenbau NRW

Die Planungen der DB AG sehen eine Aufhebung des Bahnüberganges ohne Ersatzmaßnahme vor.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW plant die Verlegung der Bundesstraße 8 zwischen dem Bahn-km 67,700 (BÜ Emmericher Straße) und 68,350 (EÜ Emmericher Straße) von der Südseite der Gleisanlage auf die Nordseite.

Diese Verlegung ist nicht Teil dieser Planfeststellung. Das erforderliche Baurecht für die Verlegung wird in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW angestrebt.

Beschlusslage der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 03.02.2009 die Beseitigung des Bahnüberganges Emmericher Straße sowie die bergfußnahe Führung der verlegten Bundesstraße beschlossen.

Fazit

Bezüglich der Aufhebung des BÜ Emmericher Straße B8 besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein Konsens.

BÜ Sonderwykstraße

68,764 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der Bahnübergang Sonderwykstraße liegt im Süden des Ortsteil Elten. Diese Straße dient hauptsächlich der Erschließung der anliegenden Wohnbebauung sowie der Landwirtschaft.

Am 01. März 2004 kam es im Ortsteil Elten zu einem Kabelbrand in der Betriebstechnik der DB Anlagen. Dies führte für den Bahnübergang Sonderwykstraße zu einer vorübergehenden Schließung, seither wurde der BÜ nicht mehr in Betrieb genommen.

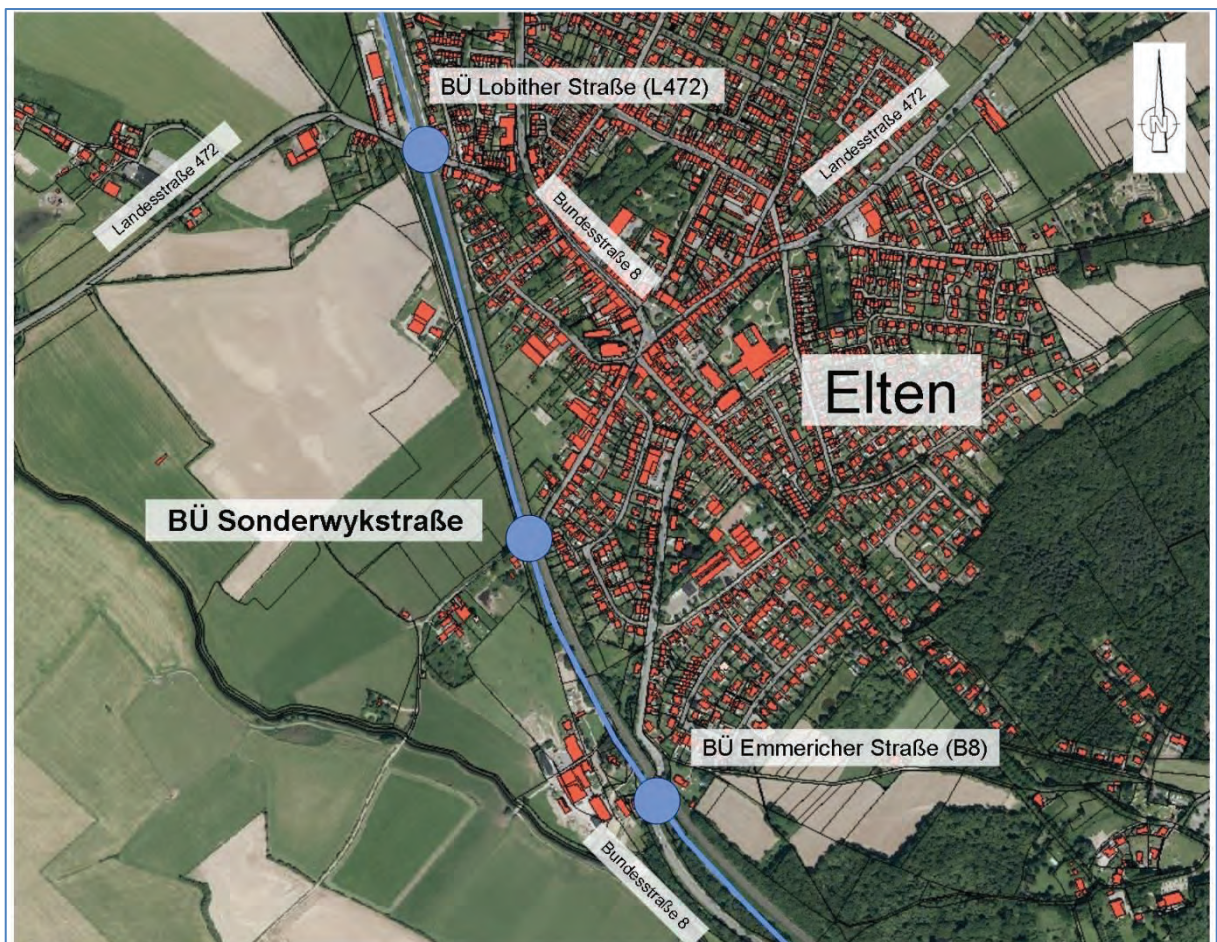


Abbildung 7 Luftbildausschnitt Ortsteil Elten

Planung der DB AG

Die Planungen der DB AG sieht eine ersatzlose Aufhebung des Bahnüberganges vor.

Beschlusslage der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 31.05.2011 die ersatzlose Aufhebung des Bahnüberganges Sonderwykstraße beschlossen.

Fazit

Bezüglich der Aufhebung des BÜ Sonderwykstraße besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein Konsens.

Die Stadt Emmerich am Rhein möchte in diesem Zusammenhang an das Schreiben der DB Netz AG vom 03.03.2005 erinnern, in dem erforderliche Ersatzmaßnahmen wie z.B. Wendehammer bzw. Baukostenzuschüsse als grundsätzlich mit zu berücksichtigen dargelegt sind.

BÜ Lobither Straße (L472)

69,389 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Die L472 beginnt südlich der Ortschaft Elten an der Grenze zu den Niederlanden als Verlängerung des niederländischen Nationalweges N811. Von dort aus verläuft sie durch den Ortskern Elten zur Autobahn A3 (AS2) und führt in nördliche Richtung wieder in die Niederlande.

Sie hat jedoch nicht nur verbindende Funktion für den Kraftverkehr, sondern auch einen hohen touristischen Verbindungswert und wird vor allem von Radfahrer stark genutzt.

So wurden bei der Straßenverkehrszählung 2005 an der Zählstelle zwischen dem Bahnübergang und der Bundesgrenze 497 Radfahrer pro Tag gezählt.

Neben dem täglichen zwischenörtlichen Fuß- und Radverkehr verlaufen auch die Radrouten wie die Euro-Bike-Route, die Kulturroute, das niederländischen Knotenpunktsystem, diverse Radtouren 'Rund um Emmerich' und die Gelderse Poort Route sowie die Wanderrouten Wanderweg A2, die niederländischen TOP-Skaterouten 11, 12 und 13, der Klompenweg und auch der Fernwanderweg X1 hier entlang.

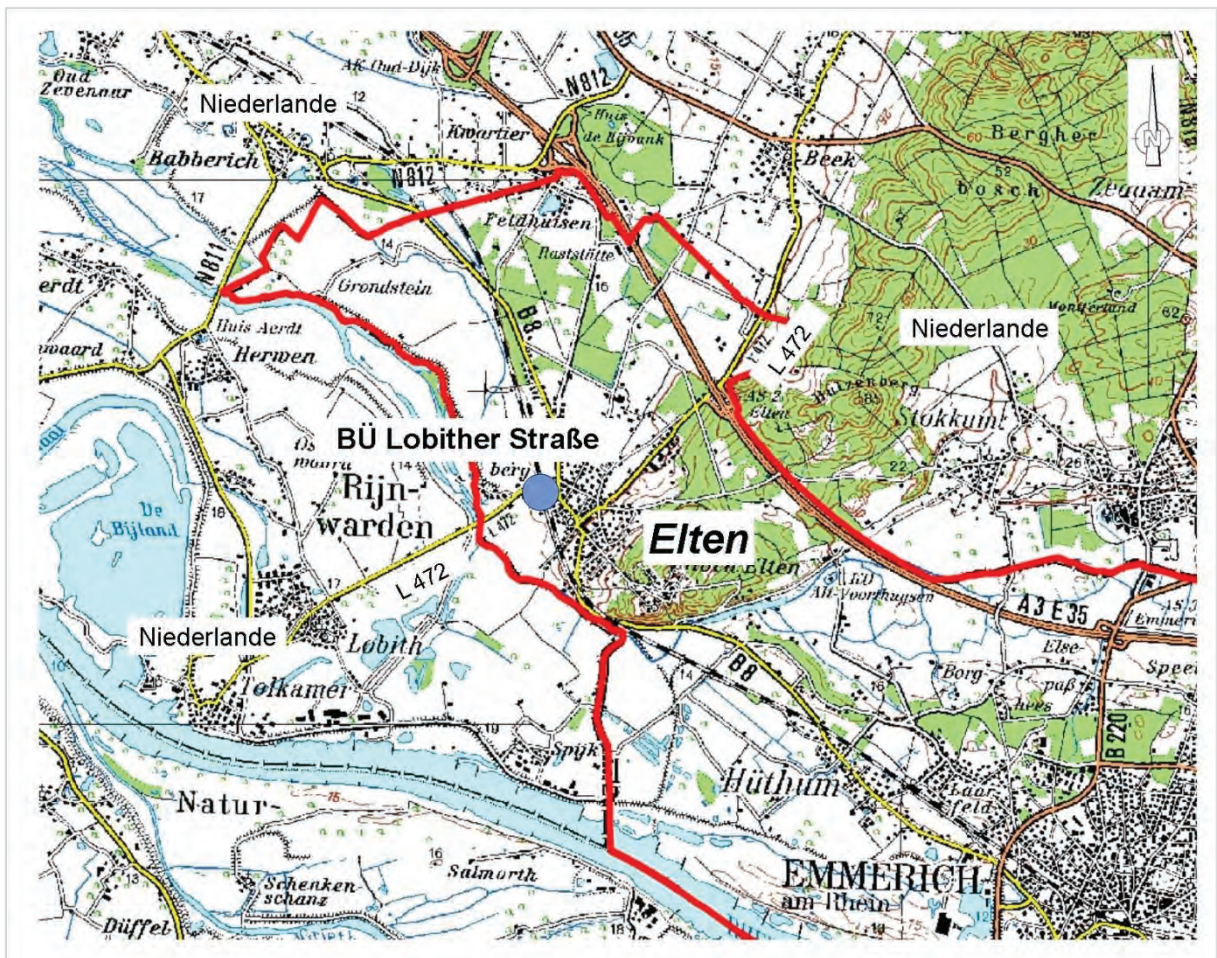


Abbildung 8 Bildausschnitt TK 50 Elten

Planung der DB AG

Die Planung der DB AG sieht die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges im jetzigen Verlauf und Errichtung einer EÜ mit einseitigem Geh-, Radweg bei Bahn-km 69,664 vor.

Beschlusslage der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 03.07.2012 die Beseitigung des Bahnüberganges Lobither Straße (L472) in Form einer Eisenbahnüberführung EÜ mit Nebenanlagen im Bereich der Sportanlagen beschlossen.

- Geh- und Radweg

Der Lage des Geh-, Radweges an der südlichen Seite der Straße / des Bauwerkes kann nicht zugestimmt werden.

Bedingt durch den touristischen Wert der Verbindung Elten - Niederlande über die L472 hat die Stadt Emmerich am Rhein bereits in 2005 beim Landesbetrieb Straßenbau NRW die Errichtung eines Radwegs parallel zur Lobither Straße beantragt, mit der Bitte diesen in das Landesstraßenbauprogramm 'Radwegebau an bestehenden Landstraßen UAllr' aufzunehmen. Diesem Antrag wurde entsprochen, eine Umsetzung der Maßnahme hat bisher jedoch aufgrund des hohen Prioritätswertes noch nicht stattgefunden.

Im Vorgriff und zur Beschleunigung des Vorhabens hat die Stadt Emmerich am Rhein bereits Grunderwerb getätigt (s.u. / rote Punktlinie). Somit befindet sich seitlich des Fahrbahnrandes der L472 zwischen dem jetzigen BÜ und der Landesgrenze bereits ein 5 m Streifen in öffentlicher Hand, der jederzeit mit einem Geh-, Radweg versehen werden kann.

Die Flächen befinden sich jedoch, bedingt durch die bestehende Bebauung, nördlich der neuen Straßenrampe.

Sollte die Nebenanlage nun auf der südlichen Seite verbleiben, hieße dies, dass Fußgänger und Radfahrer zukünftig, nach Umsetzung des Landesstraßenbauprogramms, die Landstraße queren müssten.

Zur Vermeidung dieser zukünftigen Querungs- und somit potentiellen Unfallstelle für Radfahrer und Fußgänger kann die Stadt Emmerich am Rhein dem südlichen Verlauf der Geh-, Radweges in keinem Falle zustimmen und fordert eine Verlegung auf die nördliche Fahrbahnseite.

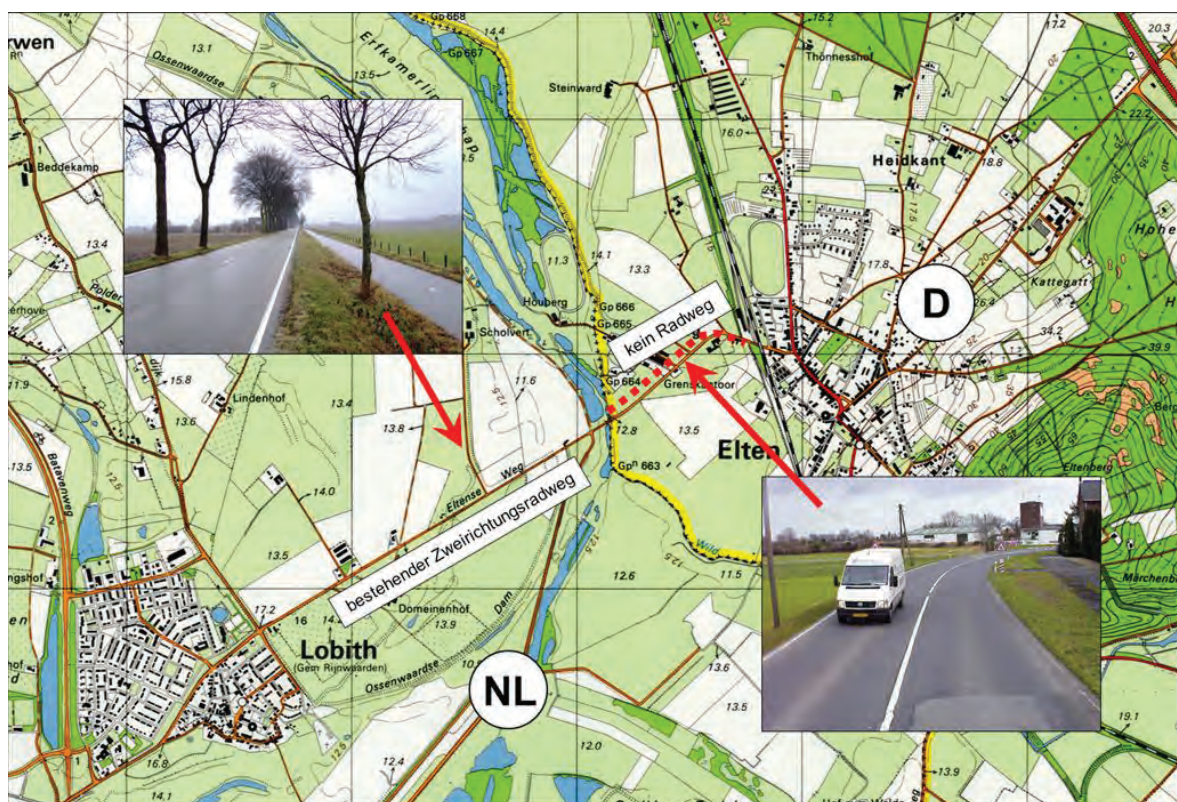


Abbildung 9 Geh- und Radweg

Fazit

Bezüglich der Aufhebung des BÜ Lobith Straße besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein grundsätzlich Konsens. Bezüglich der Lage des Geh-, Radweges besteht Korrekturbedarf.

BÜ Haagsche Straße

70,573 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der zu beseitigende BÜ Haagsche Straße befindet sich nördlich der Ortschaft Elten. Die Straße dient hauptsächlich dem Anlieger- und landwirtschaftlichem Verkehr.

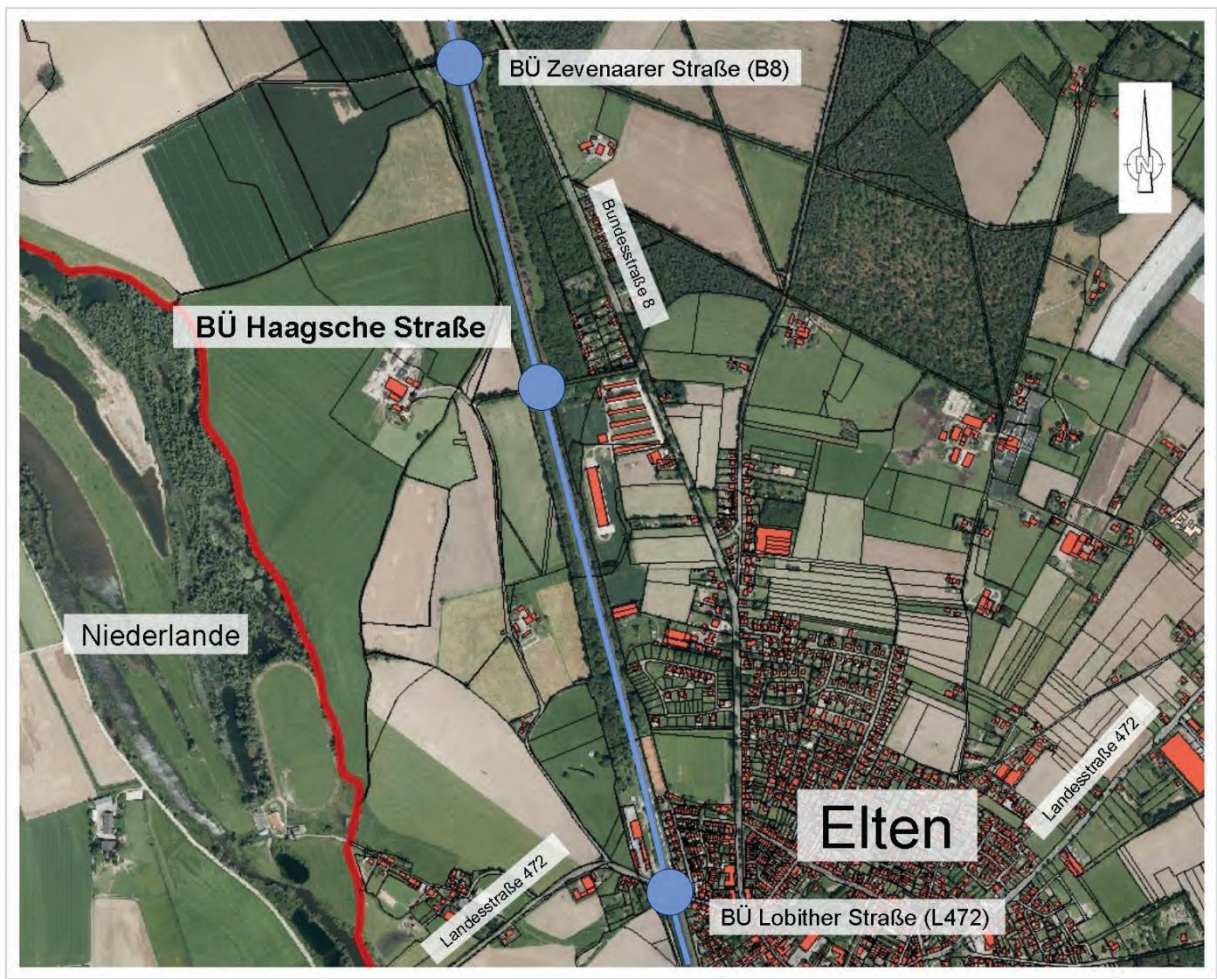


Abbildung 10 Luftbildausschnitt Elten

Planungen der DB AG

Der Bahnübergang Haagsche Straße wird ersatzlos aufgehoben.

Beschlusslage der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 03.07.2012 die ersatzlose Aufhebung des Bahnüberganges Haagsche Straße beschlossen.

Fazit

Bezüglich der Aufhebung des BÜ Haagsche Straße besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein Konsens.

BÜ Bindsberger Weg

71,337 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der zu beseitigende BÜ Bindsberger Weg liegt nördlich der Ortschaft Elten. Die Straße dient ausschließlich dem Anlieger- und landwirtschaftlichem Verkehr. Es handelt sich um eine Sackgasse.



Abbildung 11 Luftbildausschnitt Elten

Planungen der DB AG

Der Bahnübergang wird aufgehoben. Die Erschließung wird über einen Seitenweg zur Straße Grundstein sichergestellt.

Beschlusslage der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 03.07.2012 die Aufhebung des BÜ Bindsberger Weg und den Ersatz mittels eines Seitenweges zur Straße Grundstein beschlossen.

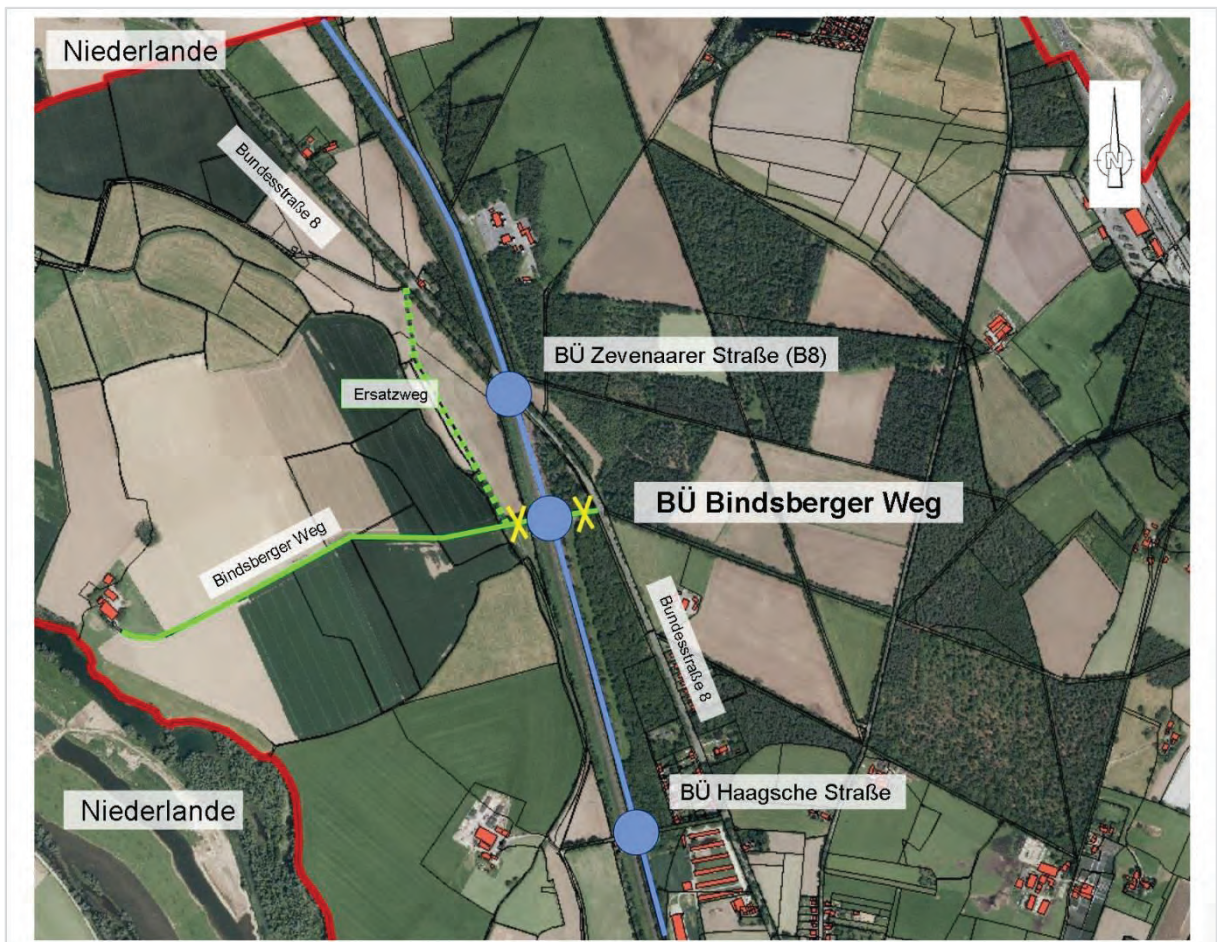


Abbildung 12 Luftbildausschnitt Elten

Fazit

Bezüglich der Aufhebung des BÜ Bindsberger Weg besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein Konsens.

BÜ Zevenaarer Straße (B8)

71,651 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der zu beseitigende BÜ Zevenaarer Straße befindet sich nördlich der Ortschaft Elten. Die Straße dient der Verbindung der deutschen Ortschaft Elten und der niederländischen Babberich. Sie führt in den Niederlanden auf den Nationalweg N812 bzw. N336.

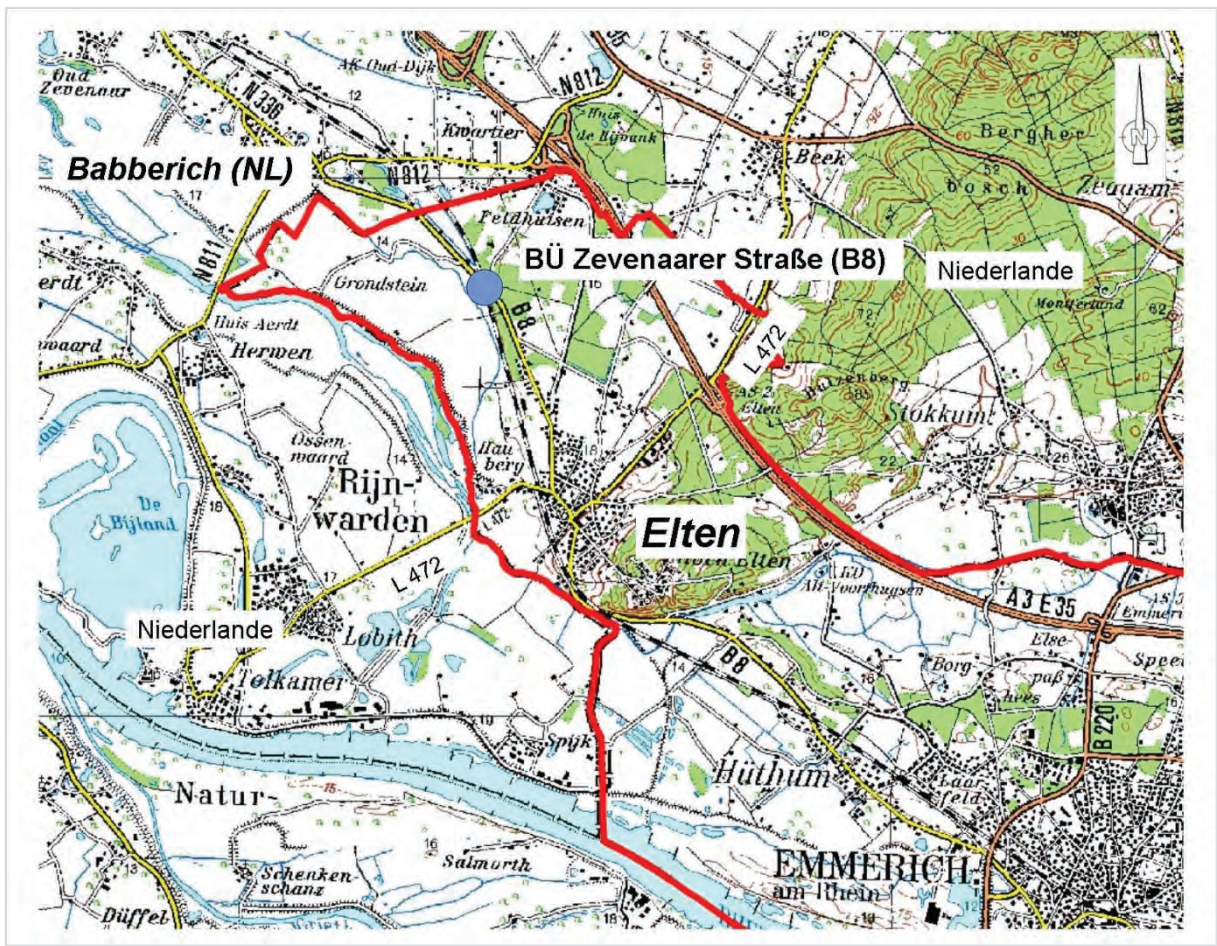


Abbildung 13 Bildausschnitt aus der Topographischen Karte TK50

Planungen der DB AG

Der Bahnübergang Zevenaarer Straße (B8) wird aufgehoben und durch einen Straßenüberführung mit Nebenanlagen ersetzt.

Beschlusslage der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 03.07.2012 die Beseitigung des Bahnüberganges Zevenaarer Straße (B8) in Form einer Straßenüberführung mit Nebenanlagen beschlossen.

Fazit

Bezüglich der Aufhebung des BÜ Zevenaarer Straße besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein Konsens.

Nachfolgende vorhandene Ersatzbauwerke werden erweitert,
sie sind nicht Teil des BÜ-Beseitigungskonzeptes

EÜ Am Moddeich

66,647 Bahn-km

EÜ Emmericher Straße (B8) „Viadukt“

67,740 Bahn-km

EÜ Am Moddeich

66,647 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Die Eisenbahnüberführung befindet sich zwischen den Ortsteilen Hüthum und Elten. Sie dient dem landwirtschaftlichen Verkehr und verbindet die beidseits der Bahntrasse liegenden landwirtschaftlichen Betriebe mit ihren Äckern und Feldern.

Die ursprüngliche EÜ wurde ca. 1856 mit Errichtung der Bahnstrecke Oberhausen - Zevenaar fertiggestellt. Nach Zerstörung während des 2. Weltkrieges wurde diese, kurz nach Kriegsende 1947, wieder aufgebaut.

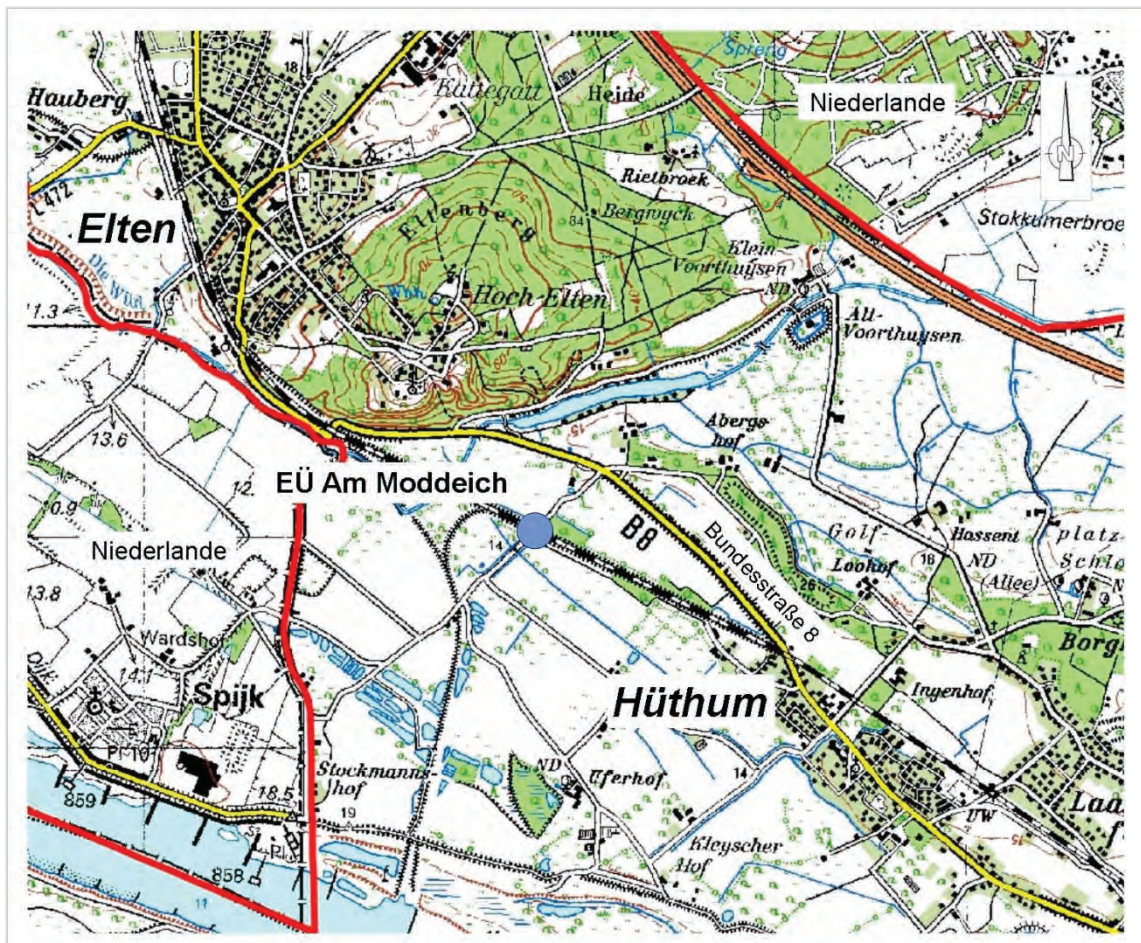


Abbildung 14 Bildausschnitt aus der Topographischen Karte TK50

Planung der DB AG

Neben der bestehenden zweigleisigen Eisenbahnüberführung wird für das zusätzliche Gleis eine neue eingleisige Eisenbahnüberführung errichtet. Die bestehende EÜ bleibt unverändert.

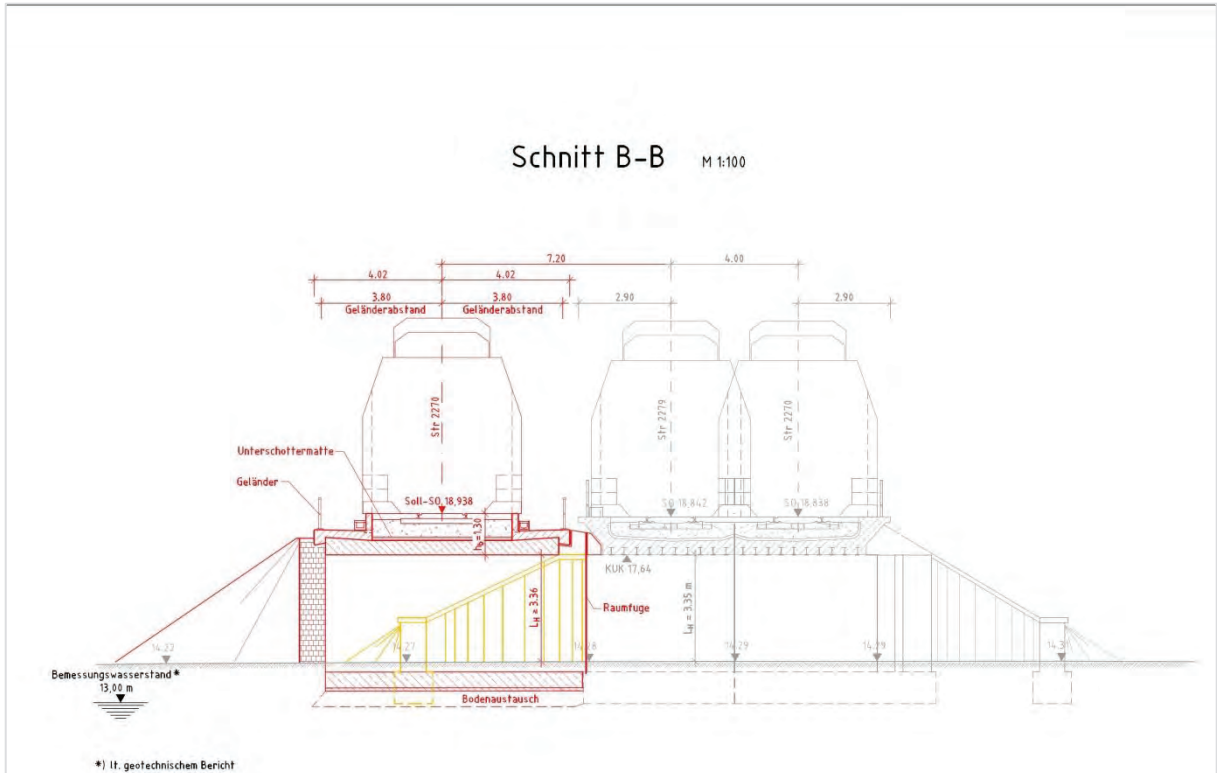


Abbildung 15 Auszug aus dem Bauwerksplan der DB AG

Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein lehnt diese Planung grundsätzlich ab.

Sie fordert die Errichtung eines neuen dreigleisigen Überführungsbauwerkes mit einer lichten Höhe von 4,50 m.

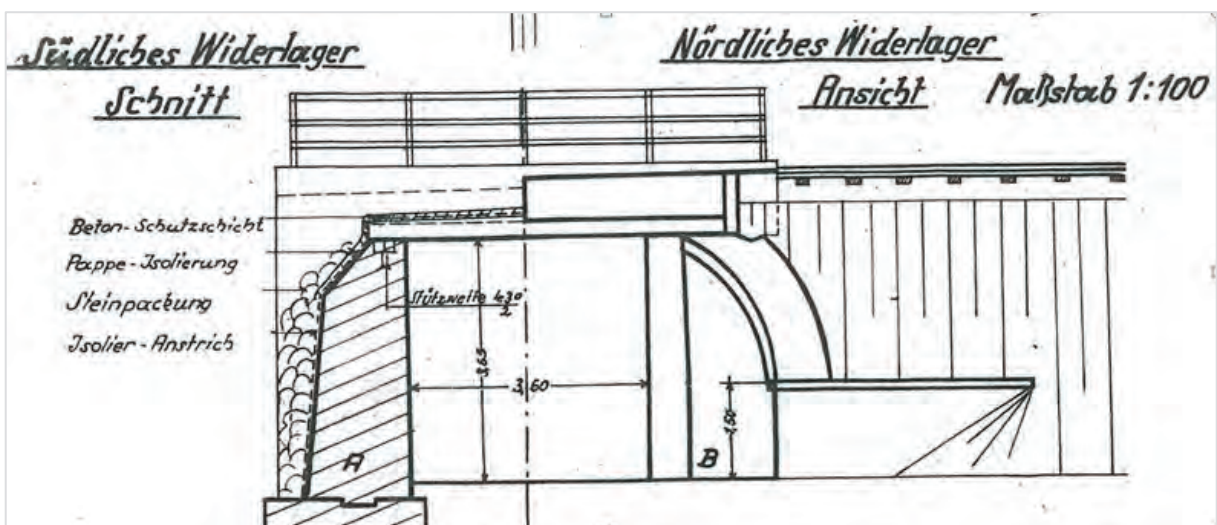


Abbildung 16 Auszug aus dem Bauwerksplan (1947)

Abwägung

Die Eisenbahnüberführung Am Moddeich dient ausschließlich der Landwirtschaft, den Fahrten zwischen den Gehöften und den Acker- bzw. Wiesenflächen. Die nächstmöglichen Querungsstellen befinden sich in 1.100 m bzw. 1.300 m Entfernung. Diese Überführungen befinden sich jedoch entlang der Bundesstraße 8.

Landwirtschaftliche Fahrzeuge sollten allerdings soweit möglich klassifizierte Straßen meiden, da sie durch ihre geringen Geschwindigkeiten und Überbreiten zu risikoreichen Überholmanövern bzw. Bremsmanövern führen und diese Fahrten somit sehr unfallträchtig sind.

Landwirtschaftliche Fahrzeuge, sowie die entsprechenden Transportfahrzeuge unterliegen dem Zwang nach Kosten-Nutzen-Optimierung; dieser Zwang führt zu immer größer werdenden Maschinen und Gerätschaften. Inzwischen bestehen hier Höhen einschl. Ladung von 4,00 m und mehr.

Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge unterliegen nicht dem §46 StVO, der eine max. Fahrzeughöhe von 4,00 m vorsieht.

Gemäß §3 EKrG sind Baumaßnahmen so durchzuführen, dass sie der Sicherheit oder der Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung genügen.

Entwurf der DB AG

Der Entwurf der DB AG sieht die Errichtung eines eingleisigen Eisenbahnüberführungsbauwerkes im Anschluss an das bestehende zweigleisige vor, dies unter Beibehaltung der jetzigen lichten Höhe von 3,35 m. Dies bedingt eine Sperrung gem. StVO für Fahrzeugen über 3,20 m (Verkehrszeichen 365) und reduziert die Nutzbarkeit des Bauwerkes erheblich.

In der aktuellen Situation ist für viele landwirtschaftliche Geräte eine Durchfahrt nicht mehr möglich und zwingt sie die Bundesstraße 8 mit den aufgezeigten Gefahren zu nutzen. Die Gefahrenlage erhöht sich.

Eine Berücksichtigung der aktuellen Verkehrslage und auch der zukünftigen Verkehrsentwicklung findet nicht statt.

Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein

Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein als Straßenbaulastträgerin ist es zwingend erforderlich die lichte Höhe des Bauwerkes auf 4,50 m zu erhöhen. Dies entspricht einer Anpassung an die jetzigen und auch zukünftigen verkehrlichen Erfordernisse.

Dies dient der Unterstützung der örtlichen Landwirtschaft sowie zu Reduzierung möglicher Gefahrenpunkte auf den klassifizierten Straßen.

Fazit

Bezug nehmend auf die vorangegangene Abwägung konnte nachgewiesen werden, dass die Herstellung einer lichten Durchfahrtshöhe von 4,50 m, eine Anpassung des Bauwerkes an die aktuellen verkehrlichen Erfordernisse unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung darstellt.

Des Weiteren reduziert sie die Gefahrenpunkte, die durch landwirtschaftliche Fahrzeuge auf klassifizierte Straße entstehen, auch unterstützt sie die örtliche Landwirtschaft durch Reduzierung unnötiger Umwege mit landwirtschaftlichem Gerät.

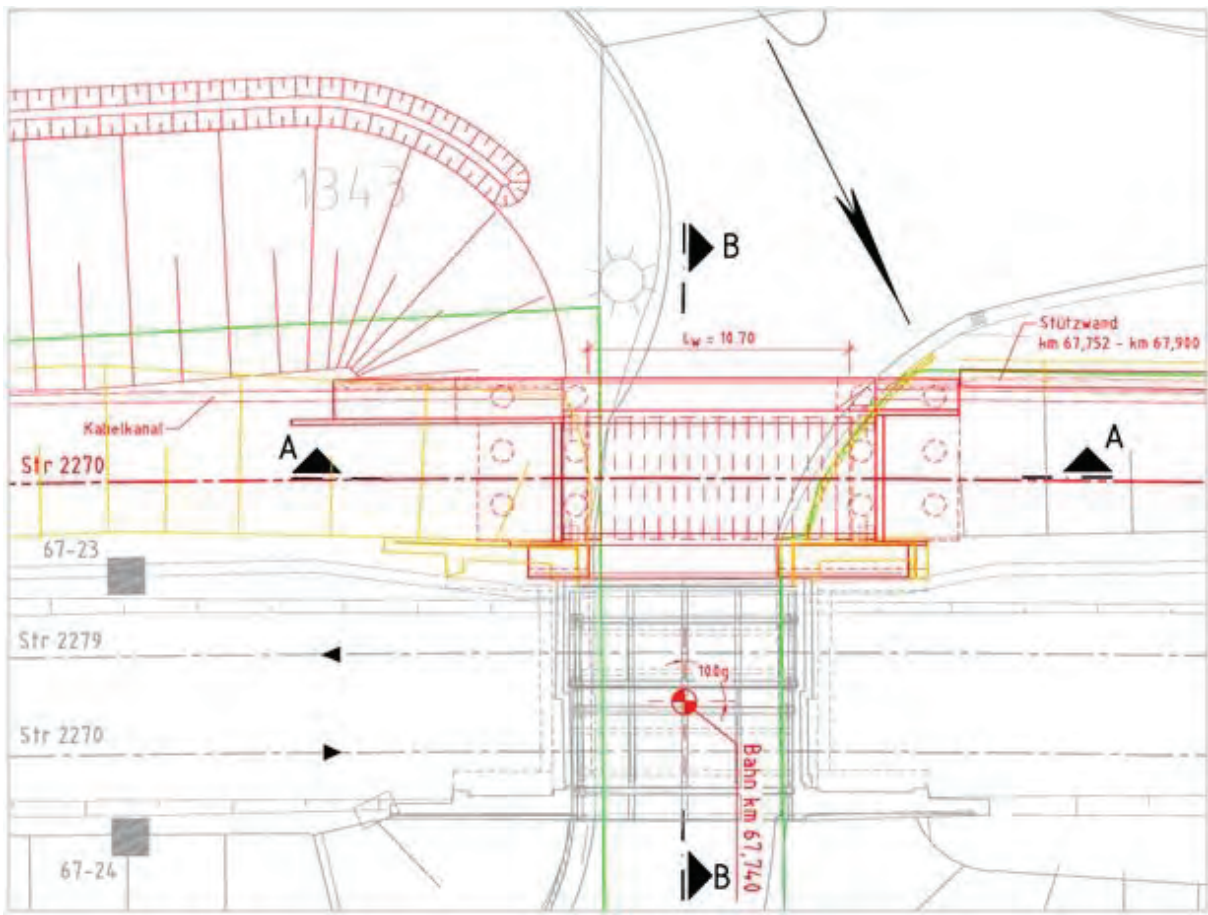


Abbildung 18 Auszug aus dem Bauwerksplan der DB AG

Planung des Landesbetriebes Straßenbau NRW

Der Landesbetrieb plant den BÜ Emmericher Straße (Bahn-km 68,320) aufzuheben. Als Ersatzmaßnahme ist eine Verlegung der Bundesstraße 8 geplant; diese soll in Zukunft nördlich der Bahntrasse verbleiben und so den BÜ als auch die EÜ Emmericher Straße nicht mehr kreuzen.

Die B8 neu führt von Osten kommend über die bestehende B8 und trifft im Bereich des jetzigen BÜ wieder auf die bestehende Bundesstraße.

Diese Planungen werden im Rahmen eines eigenständigen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW betrieben.

Nach Fertigstellung der Bundesstraße B8 neu wird diese voraussichtlich zur Landesstraße L7 abgestuft werden. Diese Abstufung tritt bereits ab dem 01.01.2015 für die Bundesstraße 8 auf dem Stadtgebiet Emmerich am Rhein zwischen Knotenpunkt 4104013 und 4103006 (B8/B220a) in Kraft.

Die B8 alt wird dann voraussichtlich zur Stadtstraße abgestuft werden.

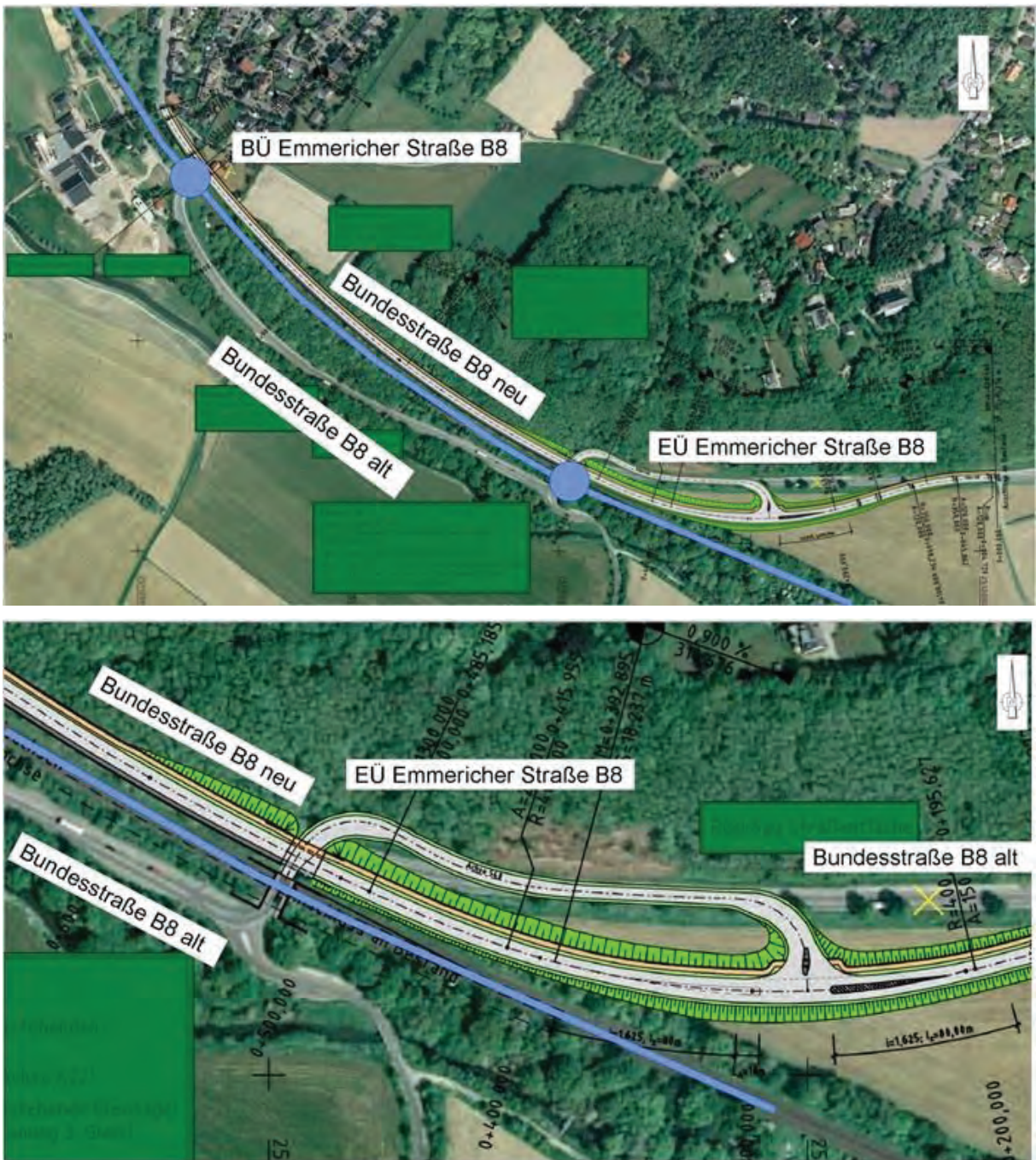


Abbildung 19 Auszug Planungen Landesbetrieb Straßenbau NRW

Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt der vorgelegten Planung, der Errichtung einer Straßenüberführung an der Nordseite und einer Eisenbahnüberführung an der Südseite des bestehenden Bauwerkes (Viadukt), nicht zu.

Sie besteht auf ein Gesamtbauwerk. Diese beinhaltet nicht nur die Errichtung eines neuen Bauwerkes für alle drei Gleistrassen, sondern auch die Berücksichtigung des durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW geplanten Bauwerkes zur Führung der B8 neu über die jetzige B8. Dieses Gesamtbauwerk verfügt über ausreichend breite Nebenanlagen. Die Bundesstraße 8 alt verläuft in einem spitzen Winkel unter der EÜ/SÜ.

Der Querschnitt des Gesamtbauwerkes beinhaltet nicht nur eine zweistreifige Fahrbahn der Erschließungskategorie 3, sondern auch einen einseitigen Zweirichtungsgeh-, radweg.

Abwägung

- **Bestand**

Ingenieurbauwerke unterliegen Alterungsprozessen. Diese sind unter Anderem abhängig vom verwendeten Material und der Nutzung.

Die Nutzungsdauer für Brückenbauwerke ist gemäß der ABBV (Verordnung für die Berechnung von Ablösebeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz) zu ermitteln. In dieser Verordnung werden die theoretischen Nutzungsdauern aufgezeigt. Diese differieren je nach Bauteil.

Für Brückenunterbauten also Widerlager, Flügelwände oder Pfeiler jeweils einschl. Gründung aus Mauerwerk, Beton oder Stahlbeton werden 110 Jahren angegeben.

Das Baujahr der EÜ Emmericher Straße wird mit 1855 angegeben. In 1925 und 1947 wurde jeweils eine Seite des Überbaus erneuert.

Die letzte Brückenhauptprüfung fand am 14.07.2011 statt.

Im Zuge dieser werden die Bauwerke nach den Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) erfasst.

Als Ergebnis wurde für alle Bauteile nachfolgender Zustand dokumentiert.

heute :	3
in 6 Jahren :	3
in 18 Jahren :	4

Entsprechend den o.g. Richtlinien sind diese wie folgt zu werten (Auszug).

<i>Notenbereich</i>	<i>Beschreibung</i>
1,0-1,4	<i>sehr guter Zustand Die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit des Bauwerks sind gegeben.</i>
1,5-1,9	<i>guter Zustand Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks sind gegeben. Die Dauerhaftigkeit mindestens einer Bauteilgruppe kann beeinträchtigt sein.</i>
2,0-2,4	<i>befriedigender Zustand Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks sind gegeben. Die Standsicherheit und/oder Dauerhaftigkeit mindestens einer Bauteilgruppe können beeinträchtigt sein.</i>
2,5-2,9	<i>ausreichender Zustand Die Standsicherheit des Bauwerks ist gegeben. Die Verkehrssicherheit des Bauwerks kann beeinträchtigt sein. Die Standsicherheit und/oder Dauerhaftigkeit mindestens einer Bauteilgruppe können beeinträchtigt sein.</i>
3,0-3,4	<i>nicht ausreichender Zustand Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks sind beeinträchtigt. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann nicht mehr gegeben sein. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind.</i>
3,5-4,0	<i>ungenügender Zustand Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks sind erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann nicht mehr gegeben sein. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind oder dass sich ein irreparabler Bauwerksverfall einstellt.</i>

- **Bauwerksgeometrie**

Die lichte Breite des Brückenbauwerkes beträgt 7,80 m, die Länge ca. 11,35 m. Es befinden sich keine Nebenanlagen im Querschnitt.

Aus der Bundesverkehrszählung 2010 ergeben sich DTV-Verkehrsdaten von KFZ = 4.987 sowie Fahrrad = 337 und SV = 167. Diese Werte würden einer Klassifizierung der Straße nach EKL 3 entsprechen; diese wiederum einen Querschnitt RQ 11 von 8,00 m ergeben.

Bei Straßen der EKL 3 ist die Führung des Radverkehrs gem. RAL auf der Fahrbahn möglich.

Diese Maße beziehen sich jedoch auf einen gradlinigen Trassenverlauf, der in diesem Fall nicht vorhanden ist; vielmehr bestehen hier im Verlauf zwei ca. 90°- Winkel.

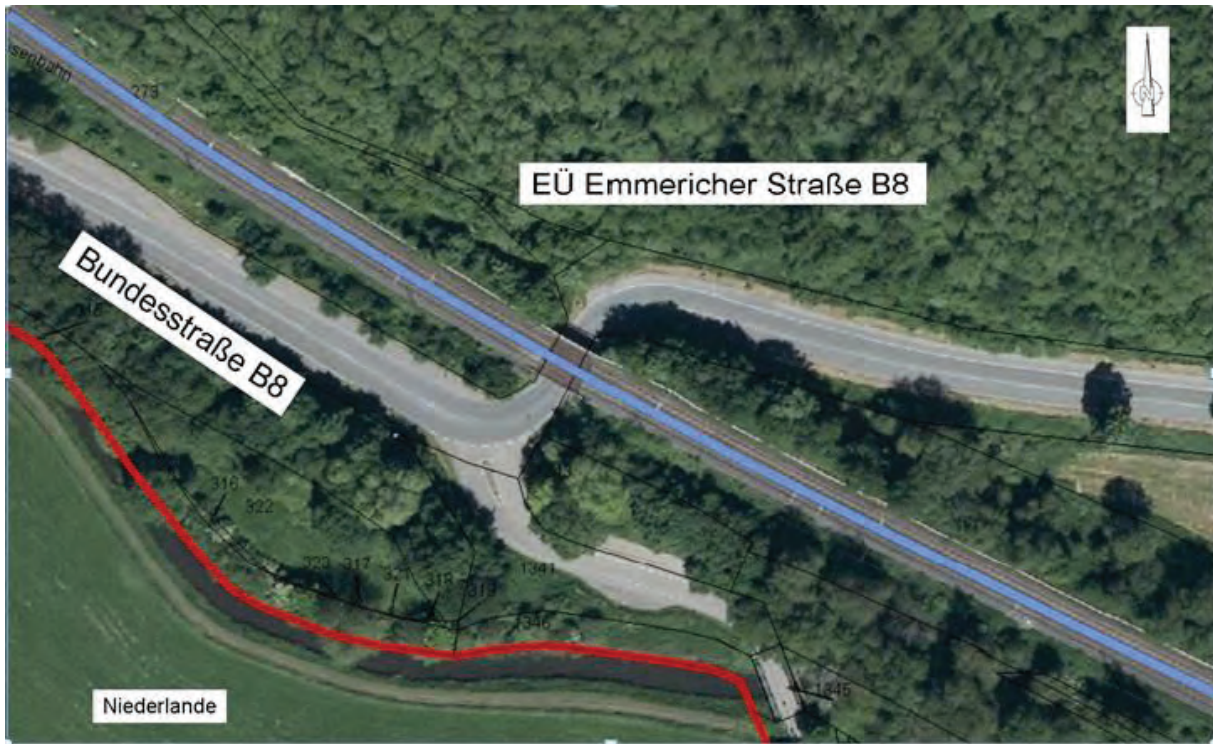


Abbildung 20 Luftbildauszug Elten

Ein verkehrsgerechter Querschnitt für den Begegnungsfall Lkw/Lkw mit einseitigen Geh-/Radweg besteht nicht.

Nach Umsetzung der Planungen der DB Netz AG und des Landesbetriebes Straßenbau NRW befinden sich an dieser Stelle drei Eisenbahnüberführungen mit Breiten von 7,80 / 10,70 / 28,00 m und einer Gesamtlänge von ca. 35,5 m.

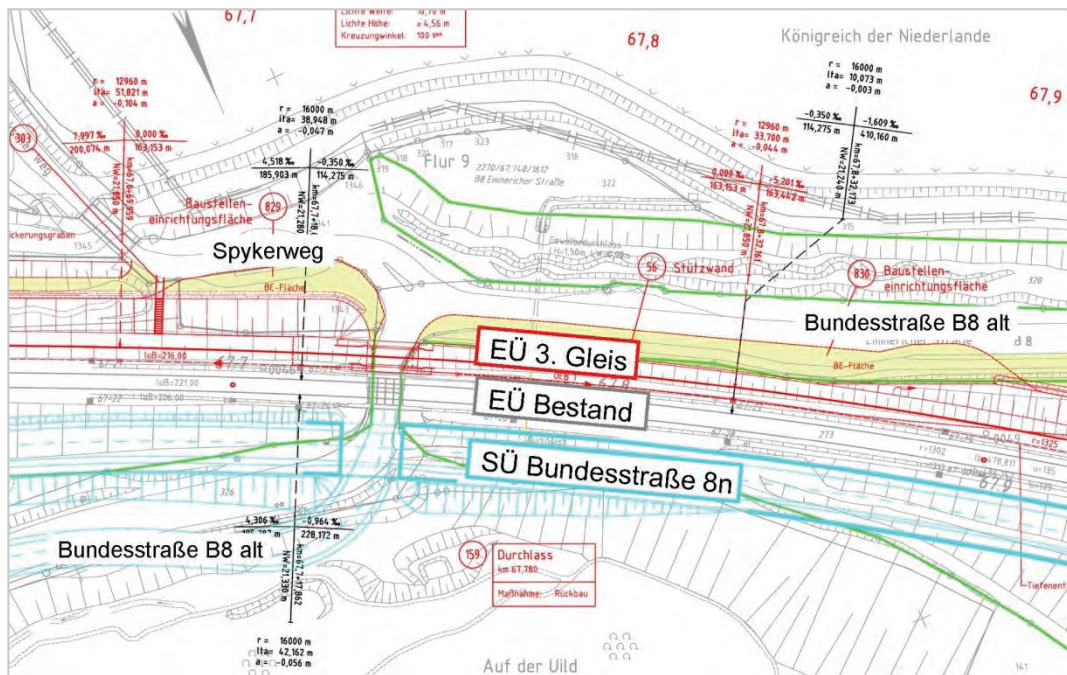


Abbildung 21 Lageplan DB AG / Lage der Bauwerke

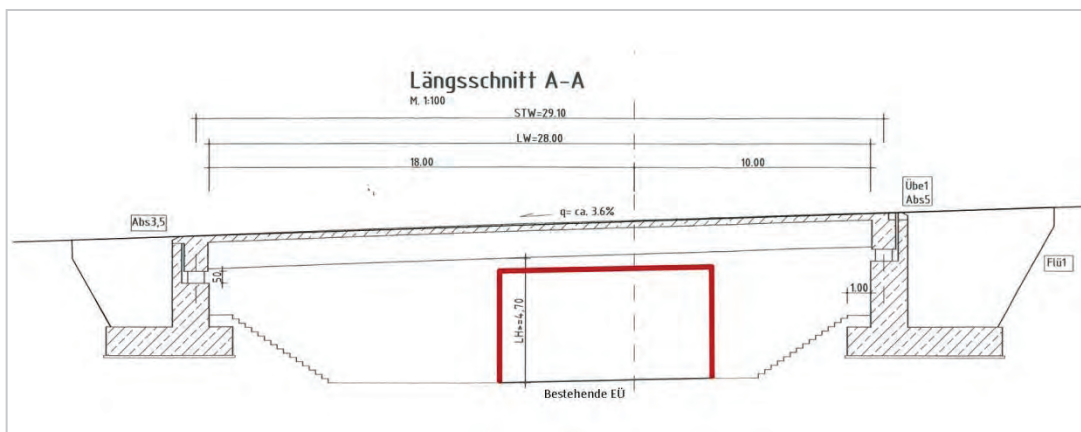


Abbildung 22 Bauwerksplan Landesbetrieb Straßenbau EÜ B8n

• Fußgänger / Radfahrer

Im Ist-Zustand werden Fußgänger und Radfahrer entlang der Bundesstraße mittels eines gemeinsamen Geh-, Radweges geführt. Im Eisenbahnüberführungsbauwerk selbst befindet sich keine Nebenanlagen für Fußgänger und Radfahrer.

In den Planungen der DB Netz AG und des Landesbetriebes Straßenbau NRW entfällt der Geh-, Radweg auf der B8 alt ab der Überführung in Fahrtrichtung Emmerich; erst ab der Einmündung auf die B8n ist wieder ein Geh-, Radweg vorhanden.

Die Planungen von Radwegen im ländlichen Raum unterliegen verschiedenen Anforderungen. Diese sind u.a. im Regelwerken „Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete“ (H RaS) festgehalten.

Es wird eine zweite sichere Querungsmöglichkeit, auch für mobilitätseingeschränkte Mitbürger geschaffen; dies ist hier von besonderer Bedeutung, da durch Wegfall des BÜ Emmericher Straße die Entfernung der Querungsstellen auf ca. 2 km angestiegen ist.

- Verkehrssicherheit

Im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen wird der Radverkehr vor allem durch das Zusammenwirken von drei Einflussfaktoren gefährdet:

1. zu geringer Seitenabstand durch Kraftfahrzeuge beim Überholen bzw. Vorbeifahren, besonders durch breite Lkw und Busse
2. zu hohe Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen
3. falsches Verhalten, z. B. durch Fehleinschätzung oder Unvermögen.

Bei den folgenden Randbedingungen sind Radverkehrsanlagen (z. B. straßenbegleitender Radweg) besonders notwendig (Auszug):

- häufiger Schwerverkehr
- enge Fahrbahn ohne befahrbare Seitenstreifen
- kurvenreiche Linienführung (wegen der Gefahr nicht rechtzeitiger Erkennbarkeit durch Kfz)

3.1.2 Querschnittsausbildung

- Engstellen

In Engstellen kann der Geh- und Radweg auch außerorts durch einen Bord von der Fahrbahn getrennt werden. In Frage kommen auch die Ausbildung einer einheitlichen Befestigung mit der Fahrbahn und die Abtrennung durch Leitplanken oder Betonschwellelemente mit Durchlässen für die Entwässerung.

Insbesondere bei Brücken und Unterführungen ist zur Sicherung einer Führungskontinuität für den Radverkehr oft eine Einengung der Fahrbahn erforderlich. Bei geringerer Kfz-Verkehrsstärke kommt auch die Ausbildung einer einstreifigen Fahrbahn mit einer Regelung durch Verkehrszeichen oder Lichtsignalen in Frage (je nach Sichtverhältnissen), wenn dadurch ein baulich separater Geh- und Radweg in der Engstelle aufrechterhalten werden kann.

- **Sicherheitsaudit**

Durch das Europäischen Parlament und Rat wurde am 19.11.2008 die Richtlinie 2008/96/EG „Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“ erlassen.

Hierin wird in Artikel 4 unter der Überschrift „Straßenverkehrssicherheitsaudit für Infrastrukturprojekte“ festgehalten, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass für alle Infrastrukturprojekte ein Straßenverkehrssicherheitsaudit durchgeführt wird.

→ **Gemäß den „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen E SAS“ werden in Absatz 1.3 nachfolgende Ziele und Definitionen bestimmt:**

Bei einem Sicherheitsaudit handelt es sich um eine systematische und unabhängige Ermittlung der Sicherheitsdefizite bei Straßenbaumaßnahmen. Das Ziel des Sicherheitsaudits ist es, Straßen beim Neu-, Um- oder Ausbau so sicher wie möglich zu gestalten und damit Unfallgefahren gering zu halten. Durch das Sicherheitsaudit wird dem Aspekt der Verkehrssicherheit im gesamten Planungs-, Entwurfs- und Bauablauf der Straßenbaumaßnahme eine besondere Beachtung gewidmet. Anschließend muss der Belang Verkehrssicherheit im umfassenden Abwägungsprozess mit allen übrigen Belangen abgewogen werden.

Das Sicherheitsaudit für Straßen ist ein Element der Qualitätssicherung und Bestandteil eines umfassenden Qualitätsmanagementsystems. Die systematische Anwendung des Sicherheitsaudits für Straßen soll für alle Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger) bewirken, dass die neue bzw. um- oder ausgebaute Verkehrsanlage deren Bedürfnissen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit gerecht wird.

- **Stadtstraße / Abstufung**

Mit Datum vom 01.01.2015 wird die Bundesstraße 8 zwischen Wesel und Emmerich umgestuft, dies zur Landesstraße 7. Vom Knotenpunkt (4103006) B220a/B8 bis zur Bundesgrenze bleibt sie vorerst als Bundesstraße bestehen.

Bedingt durch die Verkehrsbedeutung wird eine Abstufung dieses Bereiches mittelfristig erwartet.

Nach Errichtung der 2 neuen Eisenbahnüberführungen durch die DB Netz AG und den Landesbetrieb Straßenbau NRW wird die bahnrechts liegende Straße voraussichtlich als B8 neu eingestuft werden und die unter der Eisenbahnüberführung verlaufende Straße Stadtstraße werden.

- Planung der DB AG

• **Bestand**

Das Alter der Brückenwiderlager und Flügelwände beträgt bereits zum jetzigen Zeitpunkt ca. 160 Jahre. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Nutzungsdauer von 110 Jahren ist diese seit 50 Jahren verstrichen.

Nach Brückenprüfung befindet sich die Überführung, aktuell bis in sechs Jahren, in einem nicht ausreichenden Zustand. Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks sind beeinträchtigt.

In 18 Jahren wird ein ungenügender Zustand erwartet. Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks sind erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben.

Hieraus folgen mittelfristig erhebliche Unterhaltungsaufwendungen.

Der langfristig anstehende Neubau dieser EÜ ist, bedingt durch seine Lage zwischen zwei dann bestehenden Bauwerken, mit beträchtlichen Unwegsamkeiten behaftet. Diese werden sich erheblich auf die Kostenbetrachtung auswirken.

• **Bauwerksgeometrie**

Nach Umsetzung der Planungen der DB Netz AG und des Landesbetriebes Straßenbau NRW befinden sich an Kreuzungsstelle 3 Überführungsbauwerke mit Breiten von 7,80 / 10,70 / 28,00 m und somit einer Gesamtlänge von ca. 35,50 m.

Diese Geometrie entspricht nicht der Entwurfsklasse EKL 3.

Diese fordert einen Querschnitt RQ 11 von 8,00 m. Auch verfügt der bestehende Querschnitt nicht über Nebenanlagen; es sind keine Schutzeinrichtungen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden.

Der Trassenverlauf der B8 alt ist nicht gradlinig, es fehlen Sichtbeziehungen. Die Gefahr der nicht rechtzeitigen Erkennbarkeit besteht.

Die bestehende Geometrie entspricht nicht den Erfordernissen der Regelwerke.

• **Fußgänger / Radfahrer**

Dem Regelwerk „Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete“ (H RaS) folgend sind im Bereich der Unterführungen straßenbegleitende Radwege notwendig, da:

- häufiger Schwerverkehr stattfindet,
- eine enge Fahrbahn ohne befahrbarer Seitenstreifen vorhanden ist und
- eine kurvenreiche Linienführung (wegen der Gefahr nicht rechtzeitiger Erkennbarkeit durch Kfz) besteht.

Eine derartige Engstelle kann auch außerorts durch einen Bord von der Fahrbahn getrennt werden. In Frage kommt auch die Abtrennung durch Leitplanken oder Betonschwellelemente. Es besteht keine sichere Führung für Fußgänger und Radfahrer.

- **Sicherheitsaudit**

Ein Sicherheitsaudit ist nicht vorhanden.

- **Stadtstraße / Abstufung**

Maßnahmen an der Überführung, die der Sicherheit des Verkehrs dienen sind nach §3 EKrG zu betrachten.

Erhaltungsmaßnahmen oder auch ein Neubau gehen gemäß § 12 EKrG zu Lasten der DB AG.

- Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein

- **Bestand**

Durch Erneuerung des 160 Jahre alten Bauwerkes würde der Unterhaltungsaufwand erheblich reduziert werden. Auch ist im Falle des Neubaus, bedingt durch die Lage zwischen zwei dann bestehenden Bauwerken, mit beträchtlichen Unwegsamkeiten zu rechnen. Diese werden sich erheblich auf die Kostenbetrachtung auswirken.

Diese zusätzlichen Mehrkosten fallen bei Erneuerung als Gesamtbauwerk nicht an.

- **Bauwerksgeometrie**

Bei Errichtung eines Gesamtbauwerkes für die drei Gleisstraßen und die neue Straßentrasse der B8, lässt sich ein Querschnitt der tieferliegenden Straße berücksichtigen, der alle notwendigen Nebenanlagen beinhaltet.

- **Fußgänger / Radfahrer**

Eine sichere Führung für Fußgänger und Radfahrer ist im Gesamtbauwerke gewährleistet.

- **Sicherheitsaudit**

Ein Sicherheitsaudit wird ausdrücklich gefordert.

- **Stadtstraße / Abstufung**

Maßnahmen an der Überführung, die der Sicherheit des Verkehrs dienen sind nach §3 EKrG zu betrachten. Erhaltungsmaßnahmen oder auch ein Neubau gehen gemäß § 12 EKrG zu Lasten der DB AG. Bei Änderungen sind Vorteile, die dem anderen Beteiligten, z.B. dem Straßenbaulastträger bei Verbreiterung der EÜ, erwachsen, auszugleichen (Vorteilsausgleich).

Dies bedeutet für die Stadt Emmerich am Rhein bei Übernahme der Straßenbaulast, dass im Falle einer Erneuerung mit der aus Sicherheitsgründen notwendigen Verbreiterung der Überführung, die Stadt diese zusätzlichen Kosten als Vorteilsausgleich zu übernehmen hat.

Die Stadt Emmerich am Rhein ist nicht in der Lage, diese zusätzlichen Kosten zu übernehmen.

Fazit

Mit Berücksichtigung der städt. Planungen würde die Verkehrssicherheit erheblich gesteigert und die Gefahrenpunkte reduziert.

Fußgänger und Radfahrer könnten die Überführung sicher unterqueren. Engstellen sind nicht mehr vorhanden, Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern bestehen.

Der Querschnitt würde dem Regelwerk der RAL entsprechen.

Das bestehende und sich bereits außerhalb der theoretischen Nutzungsdauer befindliche Überführungsbauwerk würde ersetzt, die mittelfristig zu erwartenden erheblichen Unterhaltungskosten minimiert werden.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass die Planung der Stadt Emmerich am Rhein aus Verkehrssicherheitsgründen sowie in Anbetracht der zu erwartenden Unterhaltungs- bzw. Erneuerungskosten des 160 Jahre alten Bauwerkes die bessere Lösung darstellt.

1.3.2 Haltepunkt Elten

Die Stadt Emmerich am Rhein widerspricht den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen im Planfeststellungsabschnitt 3.5 Elten. Hier stellt sich der Plangeber, die Deutsche Bahn, auf den Standpunkt, dass der Haltepunkt Elten entfällt. Die Stadt in Verbindung mit dem VRR und dem nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium setzten sich konkret schon seit Jahren für die Wiedereinrichtung eines Haltepunktes in Elten ein in Verbindung mit der Durchbindung des sog. RRX bis Arnheim (siehe weiter unten).

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher die DB Netz AG erneut auf,- in Absprache mit DB Station & Service -, in den Planfeststellungsunterlagen zur Anlage des dritten Gleises die Wiedereinrichtung eines Haltepunktes im Ortsteil Elten zu berücksichtigen.

Bereits seit 2010 verfolgen der VRR und die Stadt Emmerich am Rhein das Ziel, den Ortsteil Elten wieder an das Schienennetz anzubinden; dies vor dem Hintergrund einer zukünftigen, grenzüberschreitenden Nahverkehrsverbindung und in Anbetracht von Naherholungsangeboten im niederländischen Grenzbereich, die ohne eine Bahnanbindung den Ortsteil von Elten an seine verkehrliche Kapazitätsgrenze bringen würden.

Im Juni 2013 wurde in Emmerich in Anwesenheit des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers und einer Vertreterin des nl. Verkehrsministeriums zwischen dem VRR und dem Verkehrsunternehmen Abellio Rail NRW eine Vereinbarung geschlossen, die die Aufnahme von Regionalbahnverkehren auf der RB 35 für den Abschnitt Düsseldorf – Emmerich ab Dezember 2016 vorsieht. Die Verlängerung dieser Linie bis nach Arnheim sowie die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes in Elten sind ebenfalls Gegenstand dieser Vereinbarung und sollen im darauf folgenden Jahr 2017 realisiert werden.

Da der Haltepunkt Elten zukünftig als Bestandteil der sog. Rhein-Ruhr-Express (RRX) - Außenäste angefahren werden wird, hat der VRR sich bereits frühzeitig in 2011 und sehr konkret im Oktober 2013 an die DB Station & Service gewandt, um die benötigten Bestellmerkmale des Haltepunktes Elten (wie z.B. die Bahnsteiglängen) anzugeben. Dazu liegt ein von der DB Projektbau erstellter Kostenplan, der durch das bahneigene Bau- und Anlagenmanagement geprüft wurde, vor. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land NRW, der DB Station & Service und dem VRR liegt inzwischen vor, die in Kürze unterzeichnet werden wird.

Zu dem hier veranlagten, grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr hat der VRR eine Abschätzung der Fahrgastnachfrage durch die Ingenieurgruppe IVV aus Aachen erarbeiten lassen. Darin wird, nach den Bahnhöfen in Arnheim und Emmerich, für den Haltepunkt in Elten die dritthöchste Zunahme an Ein- und Aussteigern auf der gesamten Teilstrecke von Wesel bis Arnheim prognostiziert.

Aus den genannten Gründen ist es wichtig, dass der Haltepunkt barriere- und angstraumfrei wird. Die Wegeführungen für Personenanlagen sind so zu gestalten, dass sich durchschaubare Sichtachsen ergeben, die Angsträume ausschließen. Zudem muss ein direkter Anschluss an das ÖPNV-Netz sichergestellt sein, ebenso wie eine ausreichende Zahl von PR-Plätzen zur Verfügung stehen muss.

In diesen Betrachtungen noch nicht berücksichtigt, sind neuere Entwicklungen in unmittelbarer Nachbarschaft auf niederländischer Seite, die besonders die Zahlen der niederländischen Fahrgäste sprunghaft erhöhen werden.

Die benachbarte, niederländische Gemeinde Rijnwaarden plant in einer Entfernung von ca. 500 - 800 m vom zukünftigen Eltener Bahnhof auf ihrem Gemeindegebiet einen ca. 8 ha großen römischen Themen- und Freizeitpark, - genannt ‚Carvium Novum‘ –, bestehend aus bis zu 50 Ferienhäusern, einem Hotel und anderen Einrichtungen. Nach bisherigen Erhebungen werden nach Fertigstellung des Parks jährlich ca. 110.000, an Haupttagen 1100 – 1650 Personen diesen Freizeitpark besuchen. Einzige größere Zugangsstraßen sind die L 472 und die Autobahn BAB 3 auf deutschem Gebiet, beide mit dem Nachteil behaftet, dass der überwiegende Besucherverkehr auf diesem kürzeren Anfahrtsweg den Ortskern von Elten passieren müsste, um zu dem Freizeitpark zu gelangen. Eine deutliche Zunahme des

Individualverkehrs, wie er dann zeitweise zu erwarten ist, würde die bereits bestehenden Verkehrsprobleme des Ortes an den Rande des Infarktes führen. Auch insofern ist die Wiedereinrichtung eines Schienenhaltes in Elten mit anschließendem Shuttle zum Park eine notwendige und den Ortsteil entlastende Maßnahme.

Lärmtechnische Ausstattung des Haltepunktes Elten

Auch hier, wie am Haltepunkt Praest und am Bahnhof in Emmerich, empfiehlt die Stadt Emmerich am Rhein, den notwendigen Lärmschutz stadtbildverträglich und zur Vermeidung von Angsträumen in Form von zu den Gleisen hin C-förmig gekrümmten ‚Glasbogenwänden‘ vorzusehen, wie sie im Kap. 6.1 der städtischen Stellungnahme am Beispiel der Stadt Voerde näher geschildert werden. Aus den dazugehörigen Anlagen ist ersichtlich, dass es sich hierbei um eine gebogene Lärmschutzwand handelt, die aus transparenten, vom EBA bereits zugelassenen Elementen besteht, die zugleich Lärm- und Witterungsschutz an Haltepunkten bietet und durch die gegebene Transparenz verhindert, dass sich Angsträume bilden.

1.3.3 Bauwerke im Zuge des Streckenausbaus

Hier wird Bezug genommen auf Anlage 4 - Abschnitt Bauwerksverzeichnis.

Die Hinweise sind aufgelistet nach Lfd.Nr.

Vor Beginn der Gesamtmaßnahme hat eine Beweissicherung der Verkehrsanlagen in schriftlicher / fotografischer Form in Abstimmung mit den Kommunalbetrieben KBE zu erfolgen.

Grundsätzliches

Bei allen Ersatzbauwerken und deren Zufahrten und Zugängen mit Personen- bzw. Kraftverkehr ist eine Beleuchtung zu berücksichtigen. Soweit möglich sind sichtbehindernde Gebäudeecken im Trog zu vermeiden und abzurunden. Sie sind grundsätzlich behindertengerecht auszubilden (z.B. Berücksichtigung der Rampenneigung, Ruhepodeste, Geländer, Handläufe usw.). Die Treppenanlagen sind seitlich mit Fahrradrampensteinen zu versehen.

Auf die Möglichkeit von Schäden an Gebäuden und Straßen im Zuge der notwendigen Grundwasserabsenkungen wird ausdrücklich hingewiesen; dies besonders, da der Grundwasserstand im PFA 3.5 hoch ist.

51 / Neubau EÜ B8 Hüthum

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

52 / Neubau EÜ Am Moddeich

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

54 / Neubau EÜ Eltener Straße

Die EÜ befindet sich auf der Emmericher Straße, weiter Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

55 / Neubau EÜ Lobither Straße

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

56 / Neue Stützwand 67,752 -67,900

Durch Errichtung des Kreisverkehrs Emmericher Straße / Spyker Weg rückt die Emmericher Straße vom Bahndamm des 3. Gleises ab. Es ist daher zu überprüfen, ob durch Anlage einer Böschung teilweise auf die Stützwände verzichtet werden kann.

56 – 58 / Neue Stützwände

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.4 Städtebauliche Einbindung

101 - 104 / Durchlässe

Die grundsätzliche Zuständigkeit zur Errichtung/Änderung/Aufhebung von Durchlässen im Zuge von Gewässern 2.Ordnung liegt beim Kreis Kleve, der Unteren Wasserbehörde.

201 – 204 / Errichtung von bahnseitigen Schallschutzwänden

Die Wände sind in Abstimmung mit der Stadt Emmerich am Rhein zu gestalten.

Dies ist in den Abschnitten 1.3.4 Städtebauliche Einbindung sowie 6 Schallschutz behandelt.

301 - 308

Die Zuwegungen für Rettungseinsätze haben grundsätzlich in das Eigentum der DB Netz AG über zugehen. Sie dienen der Sicherheit des Schienenverkehrs.

Erläuterungen zum Sicherheitskonzept befinden sich im Abschnitt 3.

304 + 305 / Zuwegung für Rettungseinsatz

Die Distanzschutzplanken haben entsprechende Öffnungen vorzuweisen.

401 - 424 / Wendeanlagen

Zufahrten, Zuwegungen sowie Wendeanlagen für Rettungseinsätze gehen in das Eigentum der DB Netz AG über. Sie dienen der Sicherheit des Schienenverkehrs.

402 / Verschiebung des vorh. Wirtschaftsweges „Auf dem Hundshövel“

Der Weg ist als Wirtschaftsweg wiederherzustellen, er geht in das Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein über

404 / Verlegung des vorh. „Tichelkamp“

Der Tichelkamp wird zurzeit als Umfahrung für Lkw von Emmerich in Richtung Rijnwaarden/Lobith (NL) genutzt. Diese Umfahrung soll auch nach Fertigstellung der ABS 46/2 beibehalten werden.

Zur Optimierung dieser Verkehrsbeziehung und Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger fordert die Stadt Emmerich am Rhein einen Ausbau der Straße „Tichelkamp“.

Dies beinhaltet einen Querschnitt für den Begegnungsfall Lkw/Lkw sowie die Errichtung eines einseitigen Zweirichtungsrad-, gehweg auf der nördlichen Seite.

407 – 410 / Wartungszufahren für die SÜ „Zevenaarer Straße“

Wartungszufahrten haben in das Eigentum der Bundesrepublik überzugehen

412 – 414 / Anpassungen an neue SÜ

Die Bundesrepublik wird zukünftige Eigentümerin/ Unterhaltungspflichtige

415 / Neubau einer vorh. Zufahrt

Die Straßenfläche geht in das Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein über, die Zufahrt in Privateigentum

416 / Anpassung „Bindsberger Weg“

Zufahrten für Rettungseinsätze gehen in das Eigentum der DB Netz AG über. Sie dienen der Sicherheit des Schienenverkehrs und nicht der Erschließung.

417 / Wartungszufahren für die EÜ „Eltener Straße“

Wartungszufahrten haben in das Eigentum der Bundesrepublik überzugehen

417 / Wartungszufahren für die EÜ „Lobithen Straße“

Wartungszufahrten haben in das Eigentum der Bundesrepublik überzugehen

451 / SÜ Zevenaarer Straße (B8)

Der seitliche Geh,- Radweg sollte eine Breite von 2,50 m aufweisen

Weitere Erläuterungen im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

501 / Neubau eines Entwässerungsgrabens

Die Parzelle sollte in das Eigentum des Deichverbandes Bislich-Landesgrenze übergehen.

555 / Rückbau einer Fahrbahn

Die Fläche befindet sich momentan und auch zukünftig in Eigentum der DB Netz AG.

556 / Rückbau Fahrbahn Zevenaarer Straße (B8)

Die Flächen befinden sich teilweise im Eigentum der Bundesrepublik.

Neue Eigentümerin wird die Stadt Emmerich am Rhein.

557 / Rückbau Fußweg (B8)

Bisheriger Eigentümerin ist die Bundesrepublik, neue wird die Stadt Emmerich am Rhein.

601 – 789 Leitungsverlegungen

Die Aufrechterhaltung der Straßenbeleuchtung ist während der Gesamtbaumaßnahme zu gewährleisten. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine Ersatzbeleuchtung zu installieren. Etwaige Versorgungslücken und Engpässe jedweder Versorger, die die Bevölkerung betreffen, sind frühzeitig über die örtliche Presse oder per Wurfsendung bekannt zu geben.

801 - 856 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Diese Punkte werden im Abschnitt 2 'Baubetriebliche Abwicklung' bzw. 4 'Liegenschaften der Stadt Emmerich am Rhein' erörtert.

815 / Herstellung einer Baustellenzufahrt

Es handelt sich hier um die öffentliche Verkehrsfläche „Am Moddeich“ diese ist nach Beendigung der Bauzeit wiederherzustellen.

833 / Herstellung einer Baustellenzufahrt

Es handelt sich hier um die öffentliche Verkehrsfläche „Tichelkamp“ diese ist nach Beendigung der Bauzeit wiederherzustellen.

841 / Herstellung einer Baustellenzufahrt

Es handelt sich hier um die öffentliche Verkehrsfläche „Haagsche Straße“ diese ist nach Beendigung der Bauzeit wiederherzustellen.

1.3.4 Städtebauliche Einbindung

Die Deutsche Bahn AG ist gemäß 16. BImSchV dazu verpflichtet bei dem Neubau eines Gleises Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen. Nicht geregelt ist jedoch wie diese Schallschutzmaßnahmen vorgenommen werden. Das folgende Kapitel beschreibt wie die Planungen für Schallschutz laut der DB AG für den PFA 3.5 lauten. Dabei wird zunächst beschrieben wie sich die Lage im Raum und die Funktionsbeziehungen vor Ort aktuell darstellen. Im Anschluss wird erläutert, welche Planungen an Schallschutzmaßnahmen die DB AG im Detail vorsieht. Abschließend wird seitens der Stadt Emmerich am Rhein erläutert, welche alternativen Schallschutzmaßnahmen die Stadt fordert und endet mit einem Fazit.

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Das Stadtgebiet von Emmerich am Rhein ist in seiner landschaftlichen Entstehung durch die eiszeitliche Überformung und die nachfolgende Flusserosion geprägt worden. Noch heute sind die Altrheinmäander als Relikte älterer Rheinverläufe (wie die heutigen ‚Hetterbögen‘ und der Altrhein bei Bienen-Praest) charakteristisch für das Landschaftsbild. Der Eltenberg ist ein Teil einer Endmoräne aus der Eiszeit und prägt die sonst so ebene Umgebungslandschaft. Wie auf dem folgenden Luftbild des PFA 3.5 zu erkennen, erstreckt sich eine weitläu-

fige Fläche mit landwirtschaftlich genutzten Äckern und Wiesen, die durch die Autobahn, die Gleisanlage und der B8 unterbrochen werden. Im Süden des Stadtgebietes verläuft der Rhein.

Der Planungsabschnitt 3.5 erstreckt sich von Bahn km 65,000 bis Bahn km 72,613 der Strecke 2270 Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen. An den beiden äußeren Rändern hin zu den PFA 3.4 und der angrenzenden Strecke auf der niederländischen Grenzseite ist das Areal vor allem durch viel Grün und landwirtschaftlich genutzte Flächen gekennzeichnet. Im Kern des PFA 3.5 ist der Siedlungsraum des Stadtteils Elten zu finden. Elten hat eine Fläche von ca. 9 km² mit 4.800 Einwohnern. Der Eltenberg und Niederelten bilden den Siedlungsraum Eltens. In Hoch-Elten (auf dem Eltenberg) befindet sich die St. Vitus Kirche mit dem alten Stift aus dem 10. Jahrhundert. Niederelten liegt direkt am Fuße des „Bergs“. Historisch bedingt sind viele Eltener Niederländer oder von niederländischer Abstammung. Nach einer niederländischen Auftragsverwaltung zwischen 1949 und 1963 wurde Elten 1963 wieder an die BRD angegliedert. Seit 1975 ist Elten in die Stadt Emmerich eingemeindet. Bedingt durch die Möglichkeiten der EU und niedrigere Grundstückspreise sind heute viele Niederländer in Elten heimisch und arbeiten in den nahen Niederlanden.

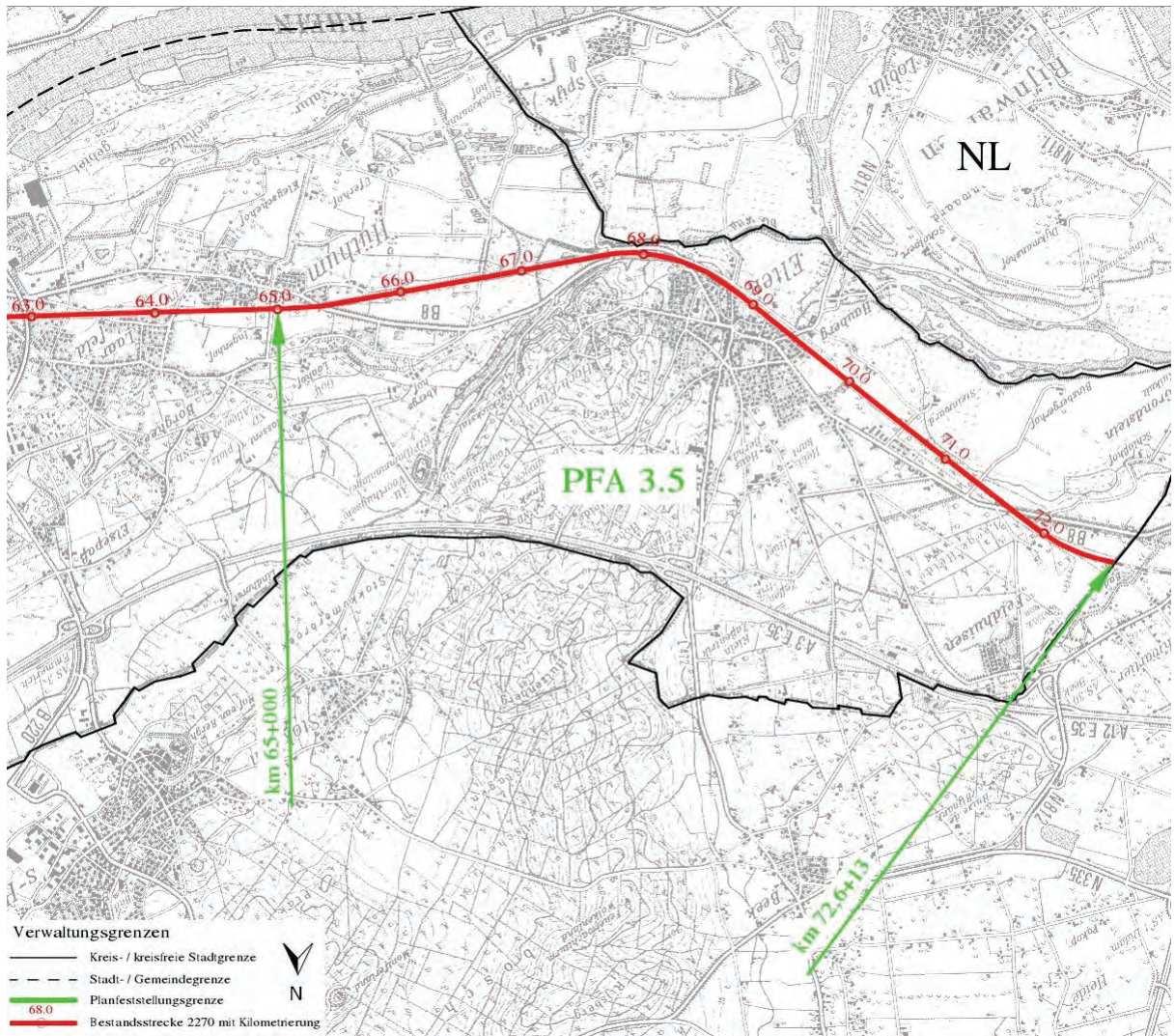


Abbildung 23 Kartendarstellung der Lage im Raum

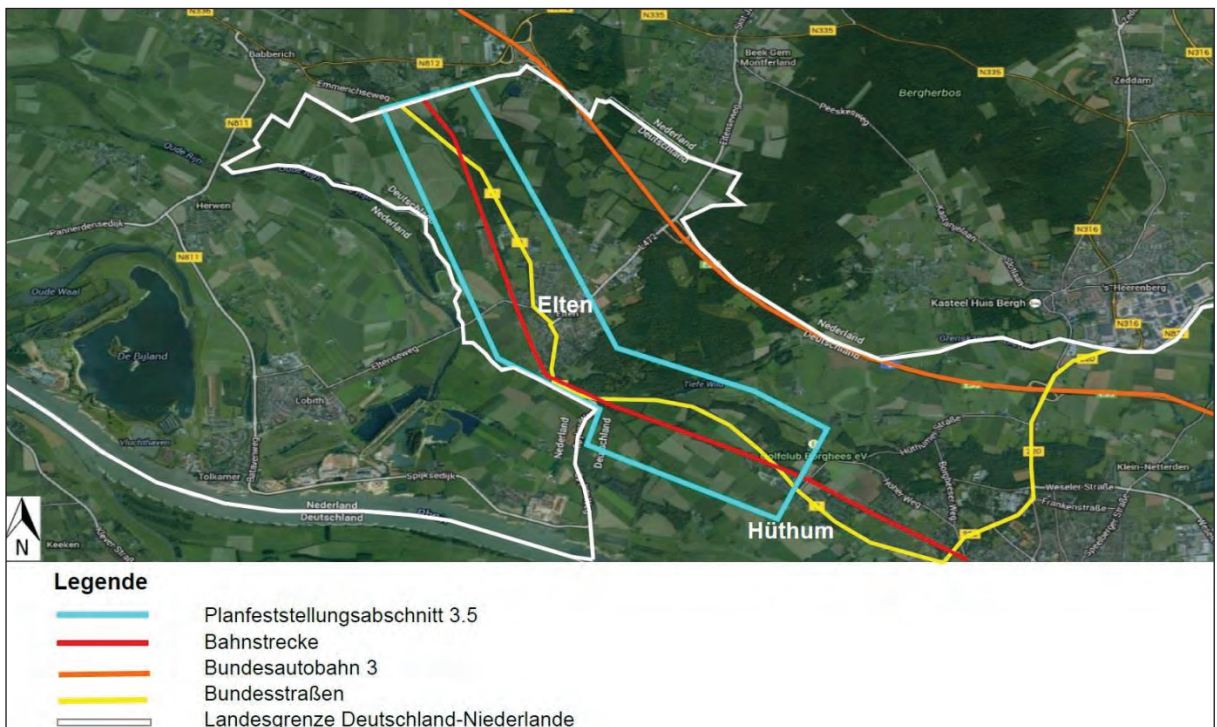


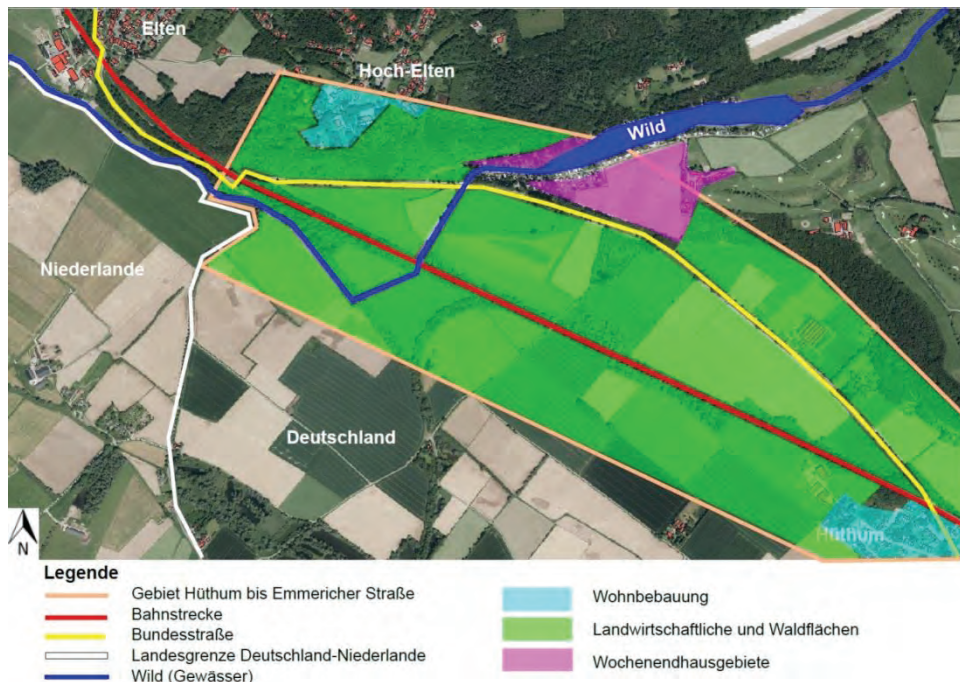
Abbildung 24 Luftbilddarstellung des PFA 3.5

Im Detail kann der PFA 3.5 in drei funktionsbezogene Abschnitte geteilt werden.

Der erste verläuft vom Ortsausgang Hühthum bis zum Viadukt an der Emmericher Straße, der zweite Abschnitt verläuft von dem Viadukt bis zum westlichen Ende des Siedlungsbereiches Elten und der letzte Abschnitt verläuft nordwestlich von Elten bis zur deutsch-niederländischen Grenze. Die drei Abschnitte werden im Folgenden dargestellt und näher erläutert.

Tabelle 1 Übersicht der Stadt- und Ortsteile mit Luftbilddarstellung

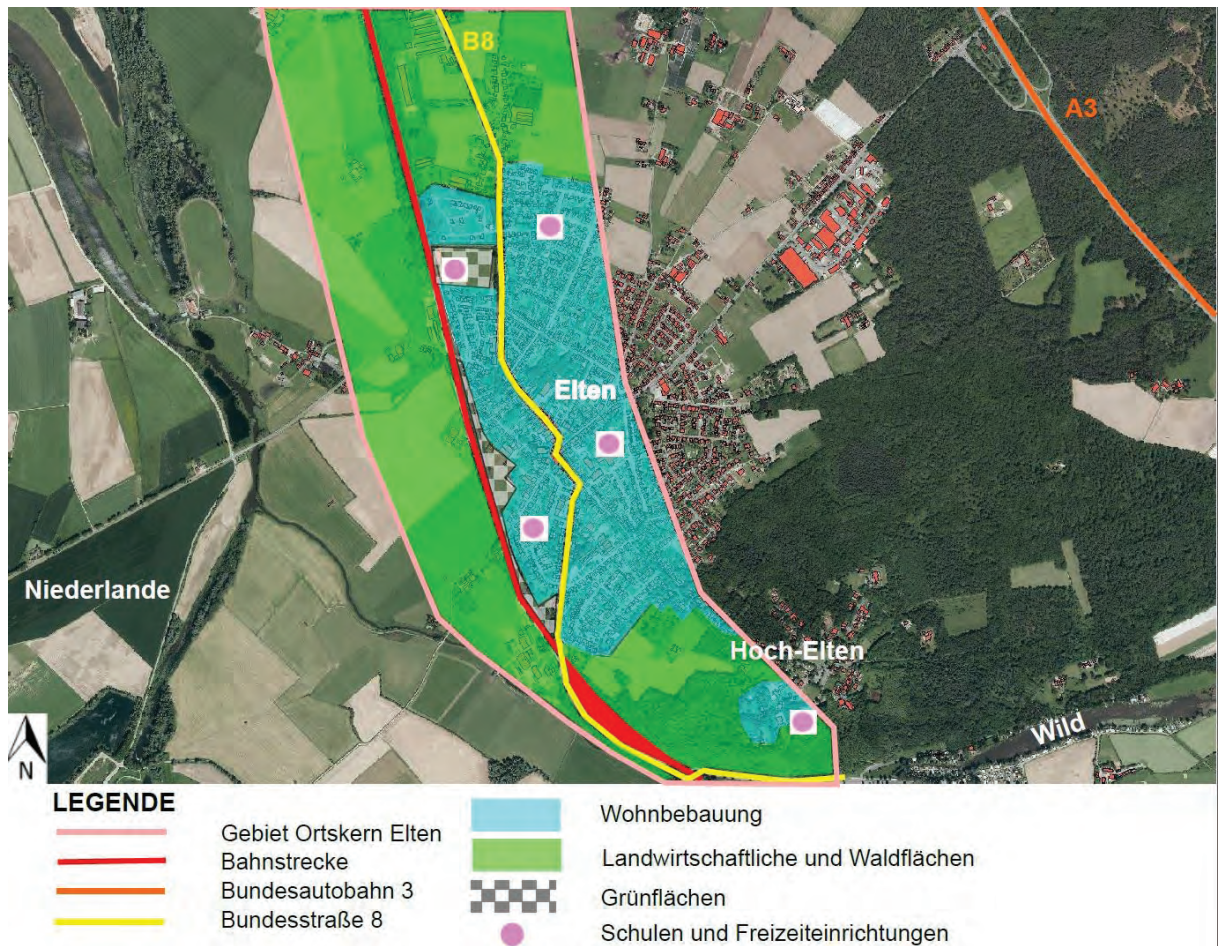
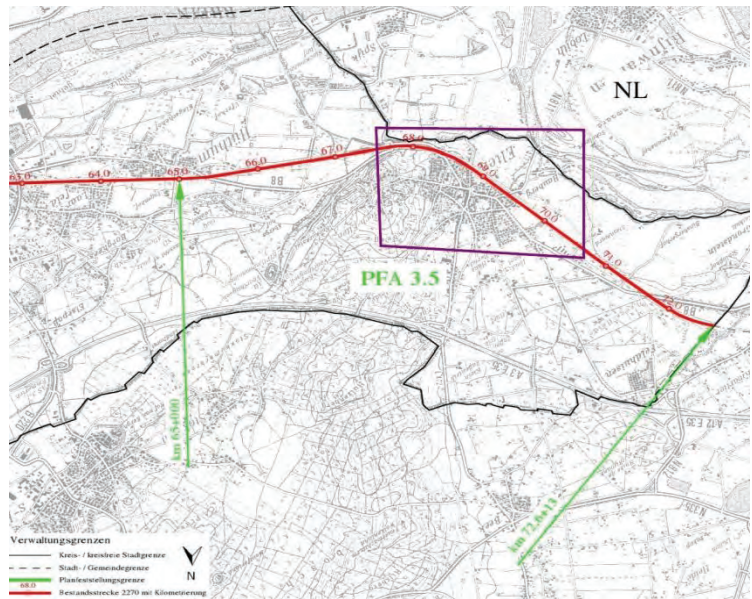
Lage	Bahn km	Luftbilddarstellung
Hühthum-Wild	65,000 (Beginn PFA 3.5) bis 67,740 (EÜ Elte-ner Straße)	



Vom Siedlungsbereich Hühthums mit Wohnbebauung am Ortsausgang bis hin zur Bahnüberführung an der Emmericher Straße finden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen und Waldflächen. Entlang des Altrheinarms „Wild“ gibt es ein Wochenendhausgebiet und Campingmöglichkeiten. Weiter zeichnet sich dieses Areal durch angrenzende Landschaftsschutzgebiete aus. Der angrenzende Eltenberg zeichnet sich mit seinem Waldbewuchs von der sonst flachen Landschaft gut ab.

Ortskern
Elten

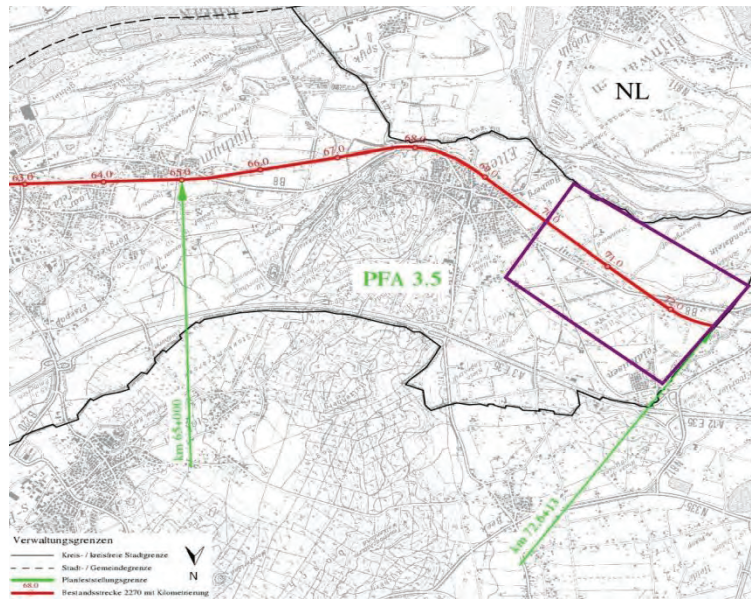
67,740 (EÜ
Eltener Straße)
bis 70,260



Der Ortskern von Elten erstreckt sich hauptsächlich bahnrechts und wird durch die Bundesstraße 8 durchschnitten. Im Ort gibt es bahnrechts zahlreiche Grünflächen neben der Bahnstrecke und ist durch Wohnbebauung gekennzeichnet. Es gibt verschiedene Schulen und Freizeiteinrichtungen innerhalb des Ortes. Bahnlinks und hinter der Wohnbebauung Richtung Niederlande sind Landwirtschaftliche Flächen und Wald zu finden.

Westlich von Elten bis zur dt.-nl. Grenze

bis 70,260 bis 72,613 (Niederländische Grenze)



Legende

- | | | | |
|---|---------------------------------|---|--------------------------------------|
|  | Gebiet Elten bis dt.-nl. Grenze |  | Landwirtschaftliche Flächen und Wald |
|  | Bahnstrecke |  | Gewässer |
|  | Bundesautobahn 3 |  | Flächen für Ver- und Entsorgung |
|  | Bundesstraße 8 | | |

Das Areal nordwestlich des Ortskerns von Elten besteht fast ausschließlich aus landwirtschaftlichen Flächen und Wald. Vereinzelt sind bahnrechts Flächen für Ver- und Entsorgung zu finden. Gelegentlich sind Bauernhöfe in dem Gebiet zu finden.

Planungen der DB AG

Im Folgenden wird erläutert, welche Planungen im Detail die DB AG in Bezug auf Schallschutzmaßnahmen für den PFA 3.5 vorsieht, die Einfluss auf die städtebauliche Gestaltung nehmen könnten.

Die Planungen sehen unter anderem vor bei dem Neubau des dritten Gleises aktive und passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden und/oder Schallschutzfenstern im PFA 3.5 anzubringen. Die Schutzbedürftigkeit richtet sich nach den Bestimmungen gemäß 16. BImSchV. Die genauen Planungen richten sich nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung und deren Berechnungen.

Das gesamte Stadtgebiet und somit auch der betroffene Abschnitt 3.5 werden durch die Bahnschienen durchkreuzt. Das dritte Gleis und im besonderen Maße der zu bauende Schallschutz verstärkt diesen Eindruck erheblich.

Schallschutzwände sind nördlich der Gleise insgesamt auf 2802 m (davon sind 202 m eine überstehende Schallschutzwand aus den Niederlanden) und südlich der Gleise auf 850 m (von denen 200 m zum Schutz der Bebauung in PFA 3.4 bestehen) geplant. Diese sollen laut den Planungen der DB AG aus Aluminium erbaut werden.

Die Aluminiumschallschutzwände werden auf die Betonstützwände aufgesetzt. Die Aluminiumwände haben laut DB AG eine Höhe von zwei bis vier Metern ab Schienenoberkante (SO) (eine Schienenoberkante ist die obere Kante von verlegten Gleisen.), welche mit Hilfe des Gutachters der Variantenuntersuchung (Anlage 13.6) nach Abwägung ermittelt wurden (siehe folgende Tabellen).

Tabelle 2 Außenwände bahnrechts (nördlich der Gleise)

Bezeichnung	von km	bis km	Länge / m	Höhe ü. SO / m
Schallschutzmaßnahmen bahnrechts im PFA 3.5				
1	67.950	70.200	2250	4
2	70.200	70.550	350	3
3	ca. 72.411*	72.613	ca. 202	2

*überstehende Schallschutzwand aus den Niederlanden, nachrichtlich

Tabelle 3 Außenwände bahnlinks (südlich der Gleise)

Bezeichnung	von km	bis km	Länge / m	Höhe ü. SO / m
Schallschutzmaßnahmen bahnlinks im PFA 3.5 zum Schutz der Bebauung in PFA 3.4				
4	65.000	65.200	200	4
Schallschutzmaßnahmen bahnlinks PFA 3.5				
5	65.200	65.850	650	4

Trotz der Planungen seitens der DB AG Gebäude vor Emissionen zu schützen, haben nicht alle Gebäude einen Anspruch auf Schutz. Die Schutzbedürftigkeit richtet sich nach den Bestimmungen gemäß 16. BImSchV.

DB AG Planungen im Bereich Emmerich-Elten (Bahn km 65,0 bis km 72,613)

Für den Abschnitt 3.5 Emmerich-Elten sind aktive Schallschutzmaßnahmen in einer Höhe von 2 bis 4 m. Diese sind im folgenden Luftbild dargestellt und werden im Folgenden näher ausgeführt.

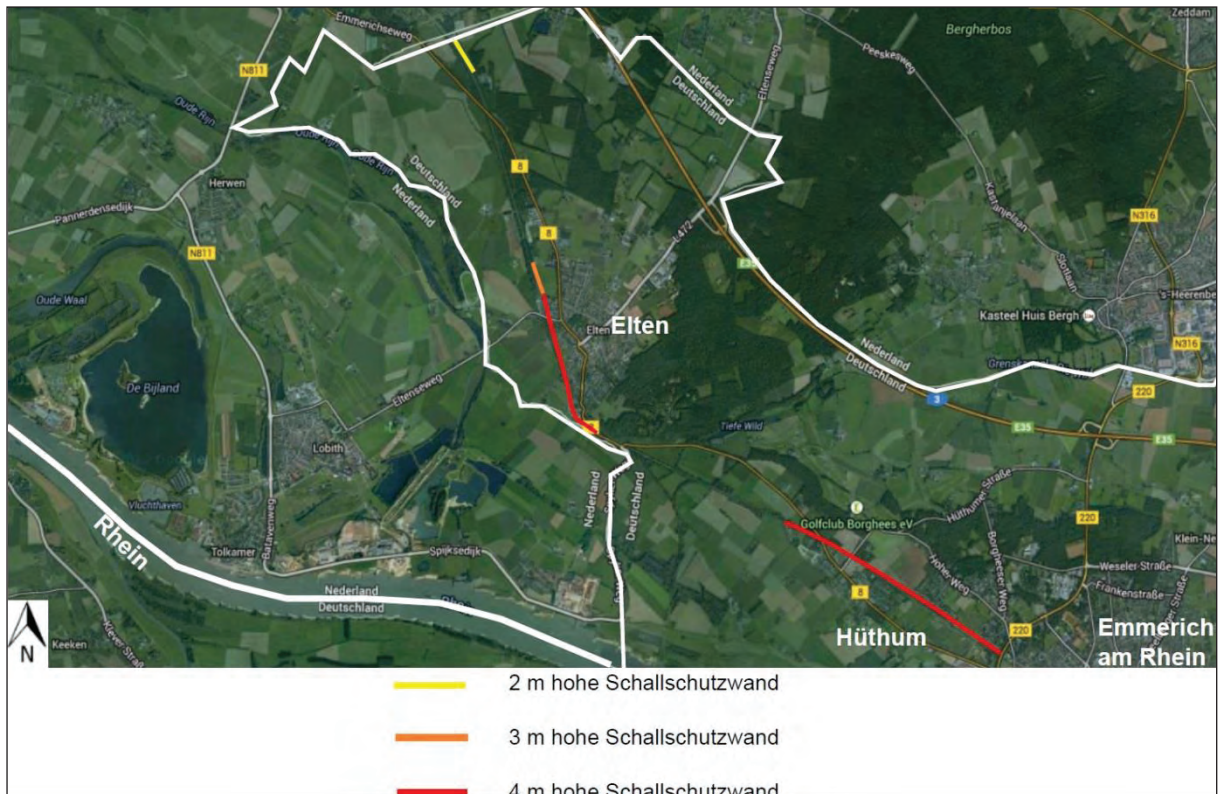


Abbildung 25 Luftbilddarstellung - Übersicht der Schallschutzwände in Emmerich-Elten

Hüthum – Wild (Bahn km 65,0 (Beginn PFA 3.5) bis 67,74 (EÜ Eltener Straße))

Von Bahn km 65 bis 65,85 ist eine 4 m hohe Schallschutzwand bahnlinks geplant, die die Wohnbebauung im Ortsteil Hüthum schützen soll. Bahnrechts ist im Bereich Hüthums keine Schallschutzwand geplant, da dort vornehmlich Landschafts- und Naturraum besteht. Vereinzelt gibt es dort Wohnen im Außenbereich.

Weiter westlich Richtung Elten ist ab km 67,95 bis 67,74 eine 4 m hohe Schallschutzwand bahnrechts seitens der DB AG geplant. Diese soll vor allem die Wohnbebauung des Ortseingangs von Elten und Hoch-Elten aktiv vor Immissionen schützen. Im Detail sind die Schallschutzwände in dem folgenden Luftbild dargestellt.



Abbildung 26 Schallschutzwände im Bereich Hühthum-Wild

Ortskern Elten (Bahn km 67,74 (EÜ Eltener Straße) bis 70,26)

Im Bereich des Ortskerns von Elten verläuft bahnrechts der Gleise ab Bahn km 67,95 eine 4 m hohe Schallschutzwand, die ab dem km 70,2 in eine 3 m hohe Schallschutzwand übergeht (siehe Abbildung 27). Diese hat den Sinn, die Bewohner von Elten, die im Wohnbereich rechts der Gleise leben, zu schützen. Die Bewohner der Außenbereiche, bahnlinks, erhalten keinen aktiven Schallschutz in Form von Wänden.

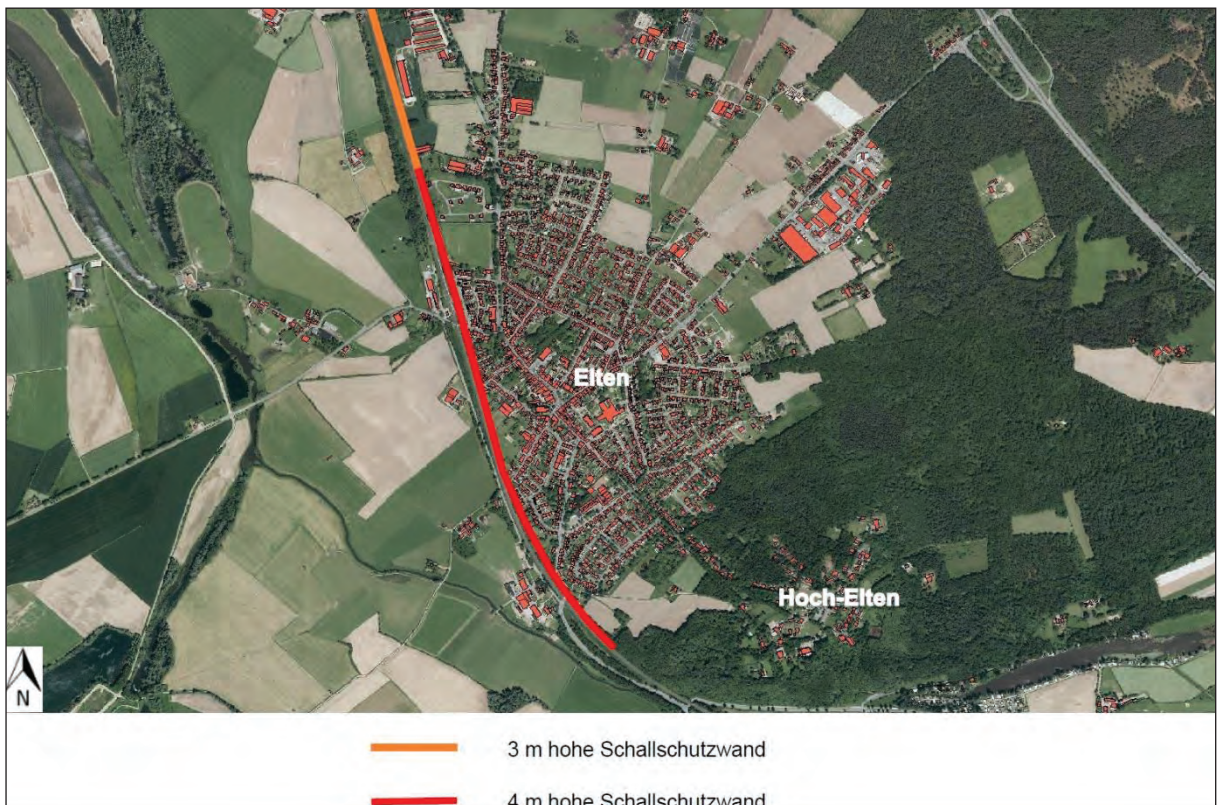


Abbildung 27 Schallschutzwände im Bereich Ortskern Elten

Nordwestlich von Elten bis zur dt.-nl. Grenze (Bahn km 70,26 bis 72,613 Grenze)

Im Bereich nordwestlich von Elten bis zur Grenze verläuft zunächst die 3 m hohe Schallschutzwand von Bahn km 70,2 bis 70,55 (siehe Abb. 28). Diese soll vornehmlich die Bewohner der Wohnbereiche im Ortskern Eltens schützen. Nach km 70,55 wird weder bahnlinks noch bahnrechts ein aktiver Schallschutz in Form von Wänden seitens der DB AG geplant. Ab Bahn km 72,411 bis 72,613 ist bahnlinks eine 2 m hohe Schallschutzwand bereits vorhanden. Bei dieser handelt es sich um eine überstehende Schallschutzwand aus den Niederlanden.

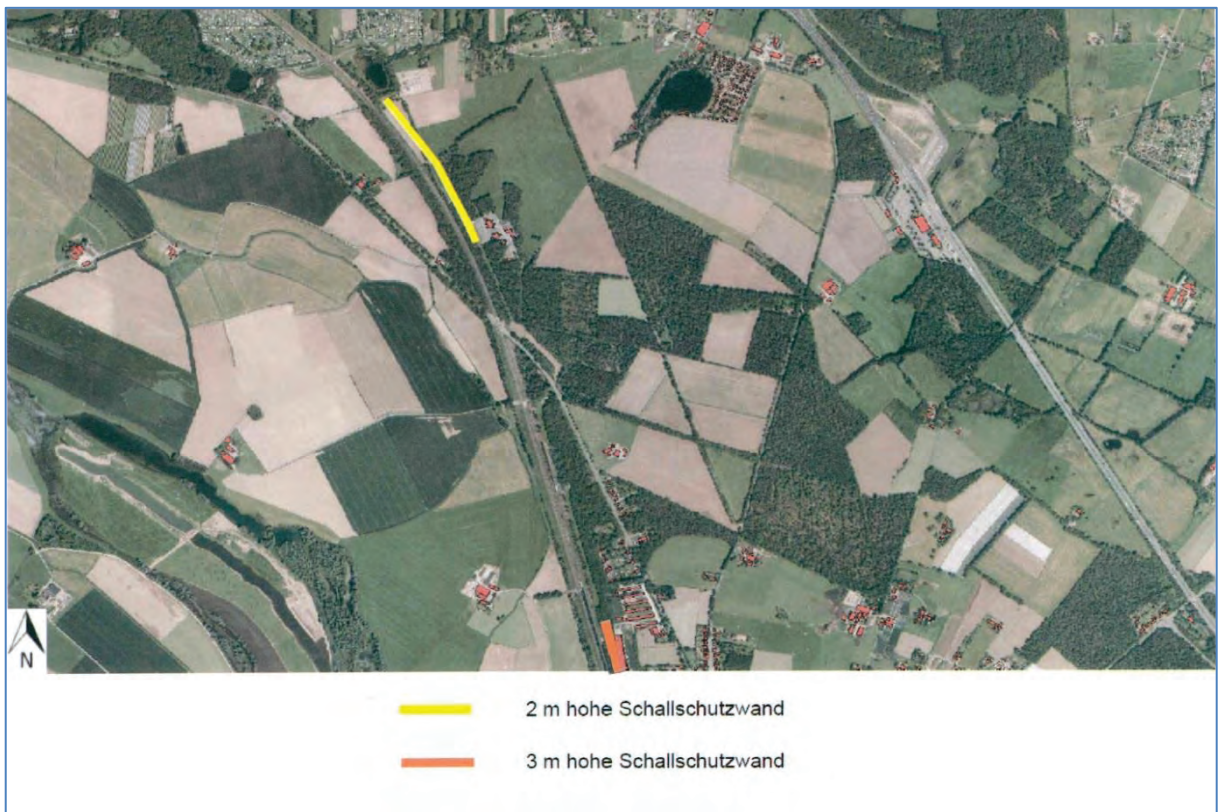
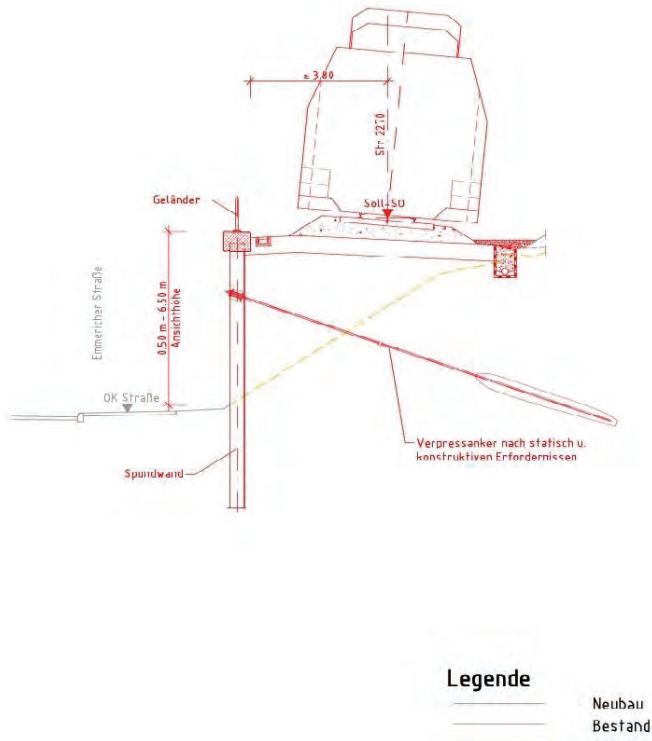


Abbildung 28 Schallschutzwände im Bereich Nordwestlich von Elten bis zur dt.-nl. Grenze

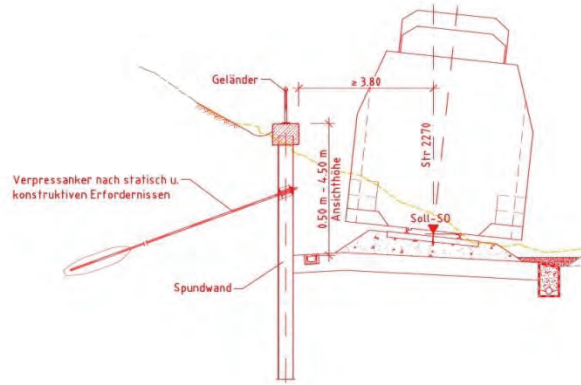
Beton-Stützwände

An einigen Stellen müssen Stützwände aus Beton errichtet werden. Stützwände dienen zur Sicherung des Geländes oder des Höhenversatzes. Die Ansichtshöhe der Stützwände wird zwischen 0,5 und 6,5 Metern betragen.

Es gibt drei verschiedene Abschnitte an denen Stützwände erbaut werden sollen. Diese liegen alle im Bereich Eltens. Insgesamt werden Stützwände bahnlinks auf einer Länge von 477 Metern erbaut (siehe folgende Abbildungen).

Bahn km	Stützwandtypen	Beschreibung
67,752-67,900	 <p style="text-align: center;">Legende</p> <p>— Neubau — Bestand — Abbruch</p>	<p>Zur Geländesicherung hinter der Eisenbahnüberführung „Eltener Straße“ entlang der „Emmericher Straße“ in Richtung der niederländischen Grenze wird bahnlinks liegend eine 148 m lange Stützwand errichtet. Die Sichthöhe variiert zwischen 0,5 und 6,5 m.</p>

68,052-
68,211

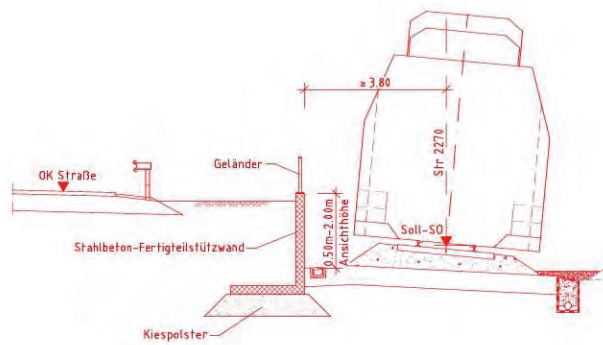


Legende

Neubau
Bestand
Abbruch

Um einen Eingriff in ein sehr sensibles Biotop zu vermeiden wird bahnlinks eine 159 m lange Stützwand errichtet, die eine Sichthöhe von 0,5 bis 4,5 m hat.

68,330-
68,500



Legende

Neubau
Bestand
Abbruch

Zur Sicherung des Tichelkamps wird bahnlinks eine 170 m lange Stützwand mit einer Sichthöhe von 0,5 bis 2 m errichtet.

Städtebauliche Notwendigkeit für ein Gestaltungskonzept für die Stadt Emmerich am Rhein

Wesenszug dieses Planungsabschnittes ist die typische Stadtgestaltung, die entlang des Niederrheins und den Niederlanden vorzufinden ist. Die vor dem Lärm besonders zu schützenden Wohnhäuser haben typischerweise eine Klinkerfassade. Die Ortsteile Hüthum und Elten einen intensiven Bezug zur Natur mit einem weiten Blick über Felder, Wälder, Gräben und Wasserläufe.

Die Bahngleise verlaufen im PFA 3.5 streckenweise nahezu höhengleich mit der Umgebung (nur vereinzelt sind die Bahngleise erhöht), Sichtbeziehungen zur 'anderen Seite' sind möglich und lassen die Bahnanlage derzeit im Orts- und Landschaftsbild nicht als trennendes Element in Erscheinung treten. Sichtachsen zu ortsbildprägenden Gebäuden wie z.B. Kirchen sind ein typischer und unverzichtbarer Bestandteil der Gemeinschaft. In einem solch ländlichen Raum ist die Frage der städtebaulichen Einbindung von Schallschutzwänden und Stützwänden nicht zu vernachlässigen. Ihre Zerschneidungswirkung manifestiert sich nicht nur in der visuellen Beeinträchtigung gewohnter Blickbeziehungen, sondern hat auch tiefgreifende Auswirkung auf das soziale Stadtgefüge. Die aufgelockerte Siedlungsstruktur reicht bis in die Natur- und Kulturlandschaft der Umgebung hinein. Die Bevölkerung identifiziert sich mit ihrer kleinstädtischen und dörflichen Struktur und bezieht einen Großteil ihrer Lebensqualität aus der engen Bindung von Freizeit, Wohnen, Einkaufen und Natur.

Lärmschutzwände sind immer ein Kompromiss des nachbarschaftlichen Nebeneinanders zwischen Verkehrsweg und angrenzender Bebauung. Gerade in innerstädtischen Bereichen nähern sich Schiene und Anlieger oftmals soweit an, dass große und vor allem hohe Lärmschutzwände notwendig werden, die unmittelbaren Einfluss auf ein Baugebiet nehmen und mitbestimmend für das Stadtbild sind. Derartige Situationen bergen ein hohes Maß an Konfliktpotential mit Anliegern und Städteplanern. Aus diesem Grund sollen sich die Lärmschutzwände möglichst harmonisch in das bauliche und landschaftliche Umfeld einfügen.

Die Stadt Emmerich am Rhein sieht sich durch die vorgeschlagene und sehr beschränkte Materialwahl (Aluminium) der Schallschutzwand in ihrem Recht auf die Gestaltung und Entwicklung ihres Stadtgebietes nach ihren eigenen Vorstellungen massiv beeinträchtigt.

Auf der Grundlage einer als zwingend erachteten städtebaulich und architektonisch ausgerichteten Integration des aktiven Schallschutzes hat der Rat der Stadt Emmerich am Rhein ein eigenes Gestaltungskonzept in seiner Sitzung am 10.12.2013 beschlossen (A-Konzept 21 zur städtebaulichen Einbindung des aktiven Schallschutzes entlang der Ausbaustrecke ABS 46/2 siehe Anlage 04 A).

Die Stadt hat im Rahmen des Konzepts unterschiedliche Materialien vorgeschlagen, die für Schallschutzwände in Betracht kommen. Hierbei ist jedoch die vornehmliche Funktion der Wände, den Schall zu hemmen, nicht zu vernachlässigen. (Abbildung 29 macht deutlich, wie die Wände am besten visuell in das Stadtgefüge integriert werden können, ohne ihre Schallschutzwirkung zu gefährden.) Das ausführliche Gestaltungskonzept ist den Anlage 04 A und 04 B zu entnehmen.

Typologie der Gestaltungselemente

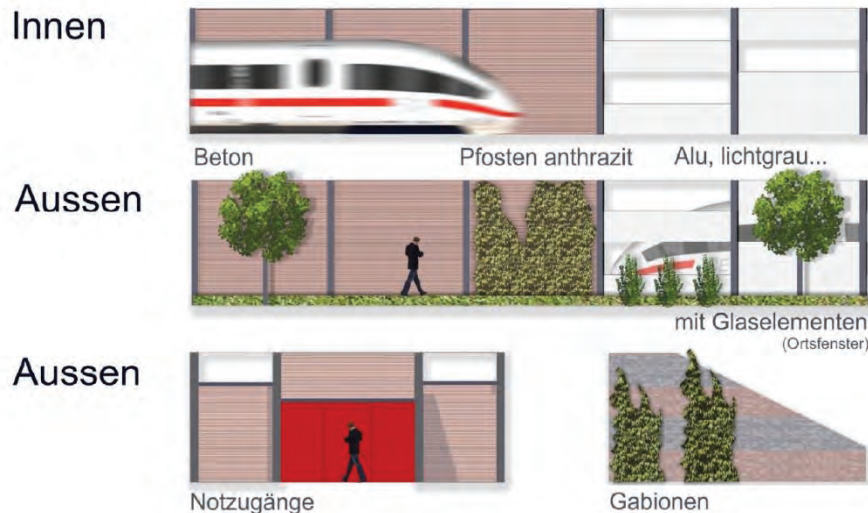


Abbildung 29 Typologie der Gestaltungselemente

Typologie der Gestaltungselemente

Im Detail sieht das Konzept folgendes vor:

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert stadtbildverträgliche Gestaltungsmaßnahmen. Diese sehen eine Variation aus den Materialien Beton, Aluminium und bepflanzbaren Gabionen vor. Wo nicht genügend Raum für diese gegeben ist, sollen begrünte Beton- statt Aluminiumschallschutzwände errichtet werden. In Bereichen, in denen eine Begrünung nicht möglich ist, lassen sich farblich gestaltete (z.B. sandfarbene eingefärbte) Betonelemente in das örtliche Stadtbild integrieren. Dort, wo Aluminiumschallschutzwände notwendig werden, lassen sich lichtgraue Aluminiumelemente mit anthrazitfarbenen Pfosten gut in das Stadtbild integrieren. Um die Wände leichter bepflanzen zu können, sollen Rankgitter angeordnet werden. An Stellen mit wichtigen städtebaulichen Bezügen, an denen Blickbeziehung über die Bahn hinweg auf Grund der Lärmschutzwände nicht mehr gegeben sind, sind anstatt geschlossener Wände transparente Elemente anzubringen. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Absorption müssen voraussichtlich gerasterte Elemente zum Einsatz kommen, damit in den Stegen zwischen den transparenten Scheiben hochabsorbierende Flächen angeordnet werden können. Neben den lichtgrauen Aluminiumelementen soll sich die (rote) Farbe aus dem Stadtwappen in den Fluchttüren widerspiegeln.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass Schallschutzwände bestmöglich in die Umgebung integriert werden. Wenn nötig, sind durch entsprechende Maßnahmen die Wände zu kaschieren und/oder z.B. durch eine entsprechende Farbwahl und durch Sichtfenster zu akzentuieren.

Da im Bereich des PFA 3.5 einige Stützwände in einer Höhe von bis zu 6,5 m errichtet werden müssen, ist es von großer Bedeutung, dass diese genauso begrünt und gestaltet werden, wie es auch für die Schallschutzwände gefordert wird. Diese Wände werden ebenfalls durch ihre Höhe das Stadtbild prägen und müssen sich daher in das Landschaftsgefüge einpassen können. Zudem ist es erforderlich kleintierwanderungsfreundliche Stützwände zu errichten, um die Fauna zu erhalten.

Begründung der Materialwahl Beton

Das Argument der DB AG in Anlage 13.6 (Tabellen), dass die Kosten für Beton höher wären als die für Aluminium, ist in dem Ansatz in keiner Weise nachvollziehbar!

Bis zum Jahr 2007 wurde in der „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen“ die Flächenkosten der einzelnen Lärmschutzmaterialien (Aluminium, Beton, Holz und transparente

Materialien) ermittelt und angegeben. Danach sind die Errichtungskosten für Lärmschutzwände aus Beton und Aluminium über einen Zeitraum von über 30 Jahren nahezu gleich. Ab 2004 ist der materialspezifische Durchschnittspreis für Aluminiumwände höher als der von Betonwänden (vgl. Abbildung 30).

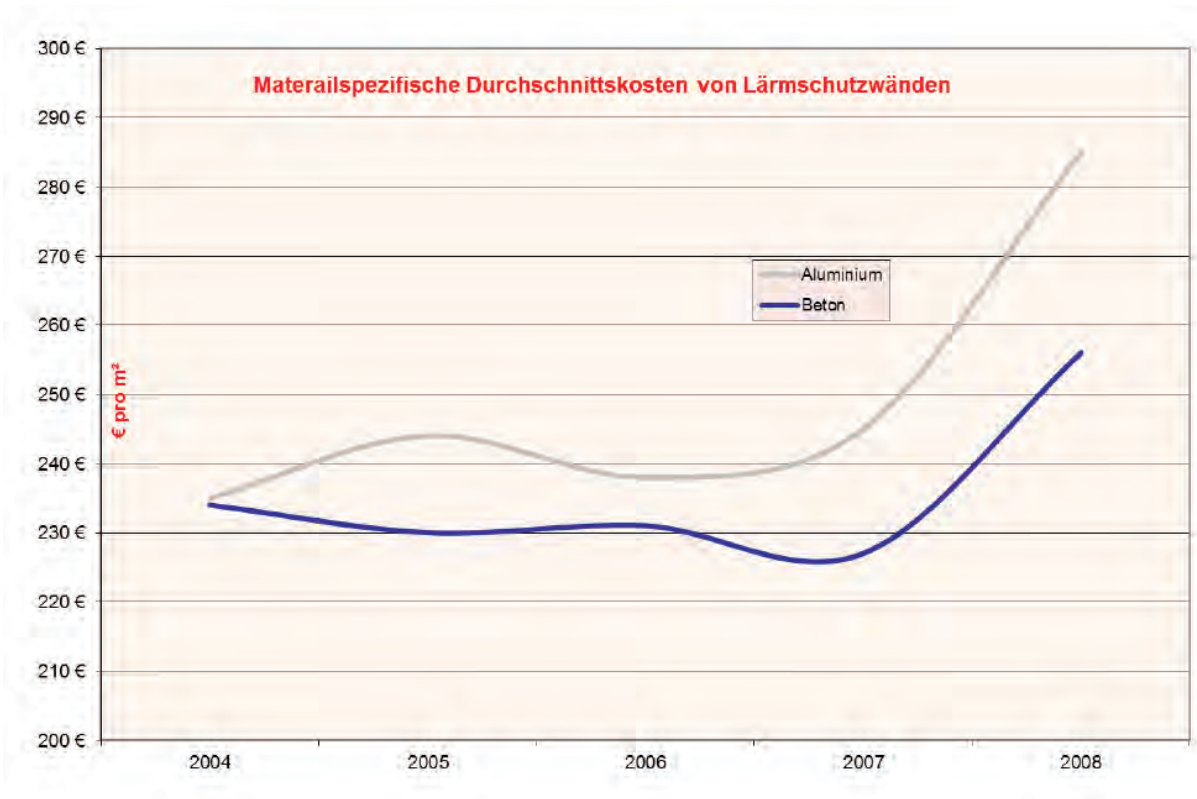


Abbildung 30 Vergleich Baukosten Lärmschutzwände Aluminium und Beton

(Quelle: Stadt Voerde (Niederrhein) 2012: Stellungnahme zur Anlage 13. Planfeststellungsabschnitt 1.4 durch das Ingenieurbüro Treiber Lärmschutz).

In Anlage 13.6 werden die Kosten für die Lärmschutzwände als kapitalisierte Kosten angegeben. Für die Berechnung der kapitalisierten Kosten einer Schallschutzmaßnahme dient das Regelwerk der Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz 2010 (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung - ABBV). Nach dieser Verordnung werden sowohl die Unterhaltungskosten über einen definierten Nutzungszeitraum, als auch die Erneuerungskosten ermittelt und kapitalisiert. Gemäß Tabelle 5 dieser Verordnung werden für Lärmschutzwände aus Stahlbeton eine theoretische Nutzungsdauer von 60 Jahren und für Lärmschutzwände aus Aluminium 40 Jahre angesetzt. D. h. Lärmschutzwände aus Beton können über eine längere Zeit „abgeschrieben“ werden und haben 20 Jahre mehr Zeit um den Kapitalzins für die Erneuerung zu „erwirtschaften“ (siehe auch Stadt Voerde (Niederrhein) 2012: Stellungnahme zur Anlage 13. Planfeststellungsabschnitt 1.4 durch das Ingenieurbüro Treiber Lärmschutz).

Zusammenfassend ist zu sagen, dass Wände aus Beton langlebiger sind als Aluminiumschallschutzwände. Vor allem die innenliegende Lärmschutzmatte in Aluminiumschallschutzwänden ist materialbedingt kurzlebig und muss regelmäßig ausgetauscht werden, um ihre lärmindernde Wirkung zu erhalten. Daher ist Beton insgesamt betrachtet wirtschaftlicher und effektiver, um Lärm langfristig zu mindern.

Angsträume und Vandalismus

Die Stadt Emmerich am Rhein macht darauf aufmerksam, dass die Verantwortlichkeit in der Unterhaltung der Wände bei der Deutschen Bahn AG liegt. Im Fall von Beschädigungen oder

Vandalismus ist es Aufgabe der DB AG, die Wände zeitnah wieder in einen ursprünglichen Zustand zu versetzen und auch die möglichen Kosten dafür zu übernehmen. Schallschutz- und Stützwände werden häufig durch Graffiti beschädigt. Hier besteht hier die Gefahr, dass benachbarte Wohngebiete einen „trading-down“-Effekt erleiden. Da die Wände ein neues prägendes Kennzeichen der Stadt sein werden, muss gewährleistet sein, dass diese zu keinem Angstraum werden und ansprechend gestaltet werden (siehe Anlage 9).

Die Stadt Emmerich am Rhein schlägt vor, dass die DB AG regelmäßige Streckenbegehungen durchführt und einen Ansprechpartner für solche Angelegenheiten zur Verfügung stellt, den die Stadt in diesem Falle kontaktieren kann. Eine Begrünung der Wände wirkt diesem Effekt entgegen. Aus dem Grund spricht sich die Stadt Emmerich am Rhein grundlegend dafür aus, dass Begrünungen, wo immer sie möglich sind, vorgenommen werden müssen.

Im Folgenden wird auf einzelne Bereiche und deren Gestaltungsbesonderheiten im Detail eingegangen

Stützwände

Stützwände werden entlang des Ortskerns von Elten über fast 733 m bahnlinks errichtet werden müssen. Bahnlinks erstreckt sich die Landschaft des Niederrheins, während bahnrechts der Ort Elten liegt. Aus diesem Grund sollen sich die Stützwände, die bis zu 6,5 m hoch sein werden, in dieses Landschaftsbild einfügen ohne die Trennwirkung zwischen Siedlung und Landschaft zu verstärken. Am besten geeignet, um dies zu erreichen, ist aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein die Betonstützwände zu begrünen. Sinnvoll ist es sich dabei an die Vorgaben des zuvor erwähnten Gestaltungskonzeptes zu halten, um ein einheitliches Stadtbild zu generieren.

EÜ und EÜ-F

Versetzte oder linienförmige Ortsfenster über Unterführungen und Geh-/ Radwegeunterführung sorgen für eine wichtige optische Verbindung der städtischen Siedlungsstruktur. Betonwände sollen an diese angrenzen und durch Begrünung kaschiert werden.

Haltepunkt Elten

Im Bereich des angestrebten Haltepunkt Eltens (siehe auch Kap. 1.3.2 Haltepunkt Elten) sind keine Schallschutzmaßnahmen seitens der DB AG bahnlinks vorgesehen, weil der Haltepunkt nicht in den Planungen beachtet wird. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert jedoch auch Schallschutz bahnlinks, bzw. eine der vorgeschlagenen Typologie der Gestaltungselemente ähnliche Planung des gesamten Haltepunktes, sobald dieser realisiert wird.

Fazit

Die Stadt Emmerich am Rhein macht darauf aufmerksam, dass die DB AG sich darüber im Klaren sein muss, dass, unter Berücksichtigung der städtebaulichen Strahlwirkung der Schallschutzwände, die Verantwortlichkeit in Bezug auf die Wände betreffend Unterhaltung und auch die Modalitäten der Unterhaltung bei der Bahn AG liegen. (Dies gilt im Übrigen auch für die nötigen Stützwände.) Falls Beschädigungen oder Vandalismus auftreten sollten, so ist es Aufgabe der DB AG die Wände wieder in einen ursprünglichen Zustand zu versetzen und auch die möglichen Kosten dafür aufzubringen.

Neben der Tatsache, dass Schallschutzwände (und auch Stützwände) ein dominierenden Fremdkörper im Stadt- und Landschaftsbild darstellen können, laufen diese Bauwerke zusätzlich Gefahr, durch Bemalung im Stadtgebiet Landmarken darzustellen, die stadtgestalterischen Ansprüchen in keiner Weise entsprechen. Wie unzählige Beispiele aus anderen Städten belegen, besteht hier die Gefahr, dass diese Flächen in hohem Maße durch Graffiti

verunstaltet werden und das Gebiet einen „trading-down“-Effekt erleidet. Die Stadt Emmerich am Rhein schlägt vor, dass die DB AG regelmäßige Streckenbegehungen durchführt und einen Ansprechpartner für solche Angelegenheiten zur Verfügung stellt, den die Stadt in diesem Falle kontaktieren kann. Ebenso wird eine Begrünung der Schallschutzwände diesem Effekt entgegenwirken. Aus dem Grund spricht sich die Stadt Emmerich am Rhein sehr dafür aus, dass Begrünungen, wo immer möglich vorgenommen werden müssen.

Da die Schallschutzwände, die sich durch den gesamten Ortskern ziehen und ein neues prägendes Kennzeichen der Stadt sein werden, muss gewährleistet sein, dass diese zu keinem Angstraum werden.

Der Erhalt des zusammenhängenden Stadt- und Ortsbildes und der Sichtbeziehungen werden in den Planungen der DB gänzlich vernachlässigt. Der Umgang mit der schallschutzbedingten Trenn- und Zerschneidungswirkung wird die Stadt und das gemeindliche Miteinander in der Zukunft nachhaltig prägen.

Die Schallschutzwände so zu konstruieren, dass sie den Lärm absorbieren, jedoch eine möglichst geringe Barrierewirkung in städtebaulich, hochsensiblen Bereichen entfalten, muss das gemeinsame Ziel aller Beteiligten sein. Um dieses Ziel zu erreichen, fordert die Stadt Emmerich am Rhein, aus genannten Gründen, von der rein funktionalen Lösung einer Aluminiumwand abzuweichen und verschiedene Materialien zu verwenden.

Aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein stellt die einseitige Favorisierung von Aluminiumschallschutzwänden einen Abwägungsmangel dar, weil Alternativen gar nicht berücksichtigt worden sind. Auch sind Betonstützwände, wenn möglich, immer zu begrünen. Die Stadt Emmerich am Rhein spricht sich deshalb für die Überarbeitung des Entwurfes und Berücksichtigung der aufgezeigten Alternativen aus.

1.3.5 Betroffenheit der Stadt Emmerich am Rhein in ihrer Planungshoheit

Die Stadt Emmerich am Rhein sieht sich im Planfeststellungsabschnitt 3.5 in ihrer Planungshoheit teilweise betroffen. Die Planung der DB AG berührt die Planungshoheit der Gemeinde in den nachfolgend aufgeführten Aspekten.

Sportplatzanlage Elten

Im Zuge der Planung des dritten Gleises soll eine neue Straße zwischen der Lobither Straße und der Zevenaarer Straße gebaut werden. Hierzu muss die Stadt Emmerich am Rhein den Sportplatzanlage Gemarkung Elten, Flur 21, Flurstück 51 aufgeben.

Die Planung für die neue Straße läuft in einem separaten Planfeststellungsverfahren und ist in den Unterlagen zu diesem Planfeststellungsverfahren lediglich nachrichtlich übernommen.

Trotzdem möchte die Stadt Emmerich am Rhein auf diese Thematik eingehen und auch in dieser Stellungnahme zu dem Planfeststellungsverfahren auf die damit verbundene Forderung hinweisen.

Es ist eine hoheitliche Aufgabe der Stadt der Öffentlichkeit, Gemeinbedarfsflächen, wie in diesem Fall eine Sportplatzanlage, vorzuhalten.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert eine Ersatzfläche zur Errichtung einer neuen Sportplatzanlage.

Schallschutzwände

Die geplanten Schallschutzwände im Bereich des Planfeststellungsabschnittes haben einen Einfluss auf die Planungshoheit. Durch die in Kap. 1.3.4 Städtebauliche Einbindung erläuterten städtebaulichen Auswirkungen der Schallschutzwände, wie die Zerschneidung des Orts- und Landschaftsbildes, verliert die Stadt insgesamt erheblich an Attraktivität.

Aufgrund ihrer lärmindernden Funktion sind die Schallschutzwände unabdinglich, sodass hier nochmals auf das Erfordernis zur ansprechenden Gestaltung der Schallschutzwände Bezug genommen werden soll. Die Schallschutzwände haben einen großen Einfluss auf das Stadtbild im Allgemeinen und in diesem Planfeststellungsabschnitt insbesondere auf das Ortsbild Eltens.

Die Gestaltung des Stadtbildes ist Teil der Planungshoheit einer Kommune.

Aufgrund der Auswirkungen der Gestaltung der Schallschutzwände hat der Rat der Stadt Emmerich am Rhein ein Konzept zur Gestaltung der Schallschutzwände beschlossen.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Berücksichtigung des Konzeptes zur Gestaltung der Schallschutzwände.

Auswirkungen auf Potentialflächen zur Entwicklung von Wohnbauflächen und Gewerbeflächen

Im Folgenden wird der Planfeststellungsabschnitt nach Potenzialflächen zur Entwicklung von Gewerbe- und Wohnbauflächen, die sich aus Bebauungsplänen und dem Gebietsentwicklungsplan ergeben, unterteilt.

Potenzialflächen, die sich aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein ergeben, bestehen für diesen Planfeststellungsabschnitt in unmittelbarer Nähe zu den Gleisanlagen nicht.

Ortslage Hüthum

In Hüthum befinden sich südlich der Gleisanlagen Bereiche, die nach dem Gebietsentwicklungsplan Wohnbaupotenzialflächen darstellen.



Abbildung 31 Auszug aus dem GEP in Hüthum

Die Bereiche sollen künftig durch eine Schallschutzwand geschützt werden. Dadurch verbessert sich die immissionsschutzrechtliche Situation dieser Wohnbaupotenzialflächen.

Ortslage Elten

Nach dem Gebietsentwicklungsplan besteht im Bereich der Sonderwykstraße eine Potenzialfläche, die in der folgenden Abbildung dargestellt ist.

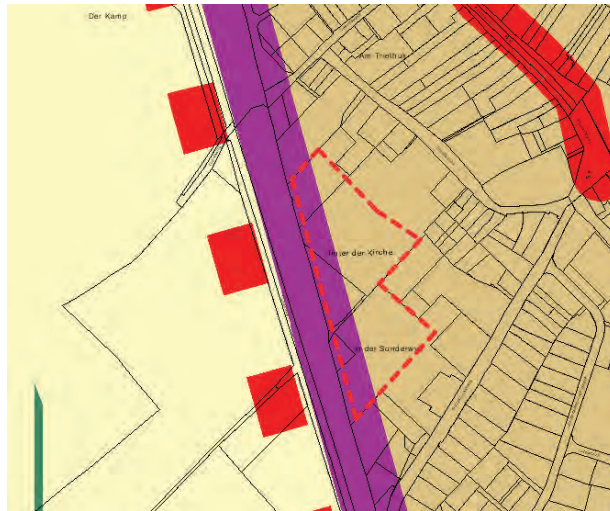


Abbildung 32 Auszug aus dem GEP in Elten

In diesem Bereich ist eine Schallschutzwand vorgesehen, somit verbessert sich die immissionsschutzrechtliche Situation. Allerdings wird die Potenzialfläche durch die Flächeninanspruchnahme der Wand geringfügig verkleinert.

Nördlich des Sportplatzes in Elten befindet sich ein Neubaugebiet, welches noch nicht vollständig bebaut worden ist.

Die vorhandene Bebauung Eltens, die GEP-Potenzialfläche und das Neubaugebiet sollen künftig durch eine Schallschutzwand geschützt werden. Dadurch verbessert sich die immissionsschutzrechtliche Situation dieser Flächen.

Fazit

Durch die geplanten Schallschutzwände verbessert sich der Immissionsschutz für bereits vorhandene Wohnnutzungen und für die aufgezeigten GEP-Potenzialflächen.

In diesem Kapitel wurde nochmals auf die städtebauliche Bedeutung der Gestaltung der Schallschutzwände hingewiesen. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Beachtung des dafür aufgestellten Konzeptes. Weitere Ausführungen zu dieser Forderung befinden sich in Kap. 1.3.4 Städtebauliche Einbindung.

1.4 Streckenausrüstung

Sicherheitsnachweis Aerodynamik / Seitenwind

In der Aufgabenstellung zum Sicherheitsnachweis wird erklärt, dass die Infrastruktur für Verkehr in konventioneller Betriebsweise mit einer örtlich zulässigen Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h bewertet wird.

Eine Befahrung der Strecke mit 200 km/h wird jedoch in den Planungen in Betracht gezogen. Dies ist beim geführten Nachweis noch zu berücksichtigen.

Elektromagnetische Verträglichkeit

In Kapitel 8.1 des Erläuterungsberichtes wird veranschaulicht, dass Funktionsbeeinträchtigungen von empfindlichen elektronischen Geräten in der Nähe von Oberleitungen, ca. 18 bzw. 33 m entlang der Bahnstrecke, nicht ausgeschlossen werden können.

Zur Reduzierung wird daher, wie in Anlage 18 'Bewertung der elektromagnetischen Verträglichkeit' dargelegt, der Einbau von Rückleitungsseilen entlang der betroffenen Gebiete gefordert.

Fluchtwegkennzeichnung

Fluchtwegkennzeichnungen in Form von Richtungspfeilen zum nächstgelegenen Notausgang sind alle 25 m anzubringen. Weiterhin sind entlang der Rettungswege Rettungszeichen mit ergänzender Entfernungsangabe zum nächsten Notausgang anzubringen. Die Notausgänge werden durch hinterleuchtete Zeichen gekennzeichnet.

Der Abstand von 25 m zwischen den Richtungspfeilen ergibt sich aus der Tatsache, dass ein Reisezugwagen in der Regel eine Länge von 26,40 m über Puffer besitzt. Dadurch ist gewährleistet, dass die Fluchtwegkennzeichnung jederzeit wahrgenommen werden kann, unabhängig davon, an welchem Ort der Zug verlassen wird.

Rettungszeichen und Richtungspfeile sind mit grünen Hinweisschildern nach VBG 125 gekennzeichnet, die nachleuchtend und rückstrahlend sind und an den Lärmschutzwänden angebracht werden.

Notausgänge sind mit beleuchteten Rettungszeichen zu kennzeichnen, die quer zum Gleis angebracht sind.

1.5 Wasserrechtliche Erlaubnis/ Hydraulische Berechnung

Die grundsätzliche Zuständigkeit zur Errichtung, Änderung oder Entfernung von Anlagen an/in Gewässern II. Ordnung sowie in das Grundwasser obliegt im Stadtgebiet Emmerich am Rhein dem Landrat des Kreises Kleve, der unteren Wasserbehörde; entsprechendes gilt für die Einleitung in diese Gewässer.

Die Stadt Emmerich macht darauf aufmerksam, dass die in den Berichten angegebenen Grundwasserstände nicht mit den Höhen der Messstellen des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW aus dem Portal ELWAS-WEB übereinstimmen.

Während der Bauwerksmaßnahmen muss das Grundwasser bauzeitlich abgeführt werden.

Die Stadt Emmerich am Rhein weist daher ausdrücklich darauf hin, dass zum einen die Möglichkeit von Schäden an Gebäuden und Straßen sowie der Verlust wertvoller ökologischer Strukturen im Zuge von Grundwasserabsenkungen besteht und diese zu vermeiden sind, zum anderen wird es insbesondere im Herbst/Winter und in den Frühjahrsmonaten lang anhaltende hohe Grundwasserstände geben, die die vor Ort befindlichen Gräben füllen und so wenig Kapazität für abzusenkendes Grundwasser bieten.

2 DIE BAUBETRIEBLICHE ABWICKLUNG

2.1 Allgemein

Bei der Anlage des 3. Gleises, ABS 46/2 einschl. ihrer BÜ-Ersatzmaßnahmen handelt es sich um eine Großbaustelle, bei der der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Bau-, bzw. Verkehrslärm, aber auch vor Erschütterungen sowie Staub und Abgasen eine Minimalforderung darstellt, die zu beachten ist.

In den Unterlagen der DB AG werden hierzu jedoch nur sehr marginale Ausführungen gemacht.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert deshalb detaillierte Planunterlagen aus denen hervorgeht:

- a) welche Arten von Baustelleneinrichtung auf den einzelnen Flächen stattfinden.
- b) ob mobile Recyclinganlagen benutzt werden.
- c) ob auch nachts gearbeitet oder angefahren wird.
- d) welche Routen gefahren werden.
- e) welche Baustellenabsicherungen genutzt werden.
- f) ob Mieten aufgesetzt werden und in welcher Höhe.
- g) welche Schallbelastungen durch die Baustellen bzw. deren Verkehre verursacht werden und wie ihnen entgegen gewirkt wird.
- h) welchen zeitlichen Umfang Straßen-, Streckensperrungen haben.
- i) welche Bauzeiten einzelne Abschnitte in Anspruch nehmen.

Grundsätzlich gilt, die Baustelle ist so zu betreiben, dass

- schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik verhinderbar sind,
- nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken sind.

Die Auswirkungen dieser Großbaustelle auf die Bevölkerung sind zu minimieren, hierzu gilt das Bundesimmissionsschutzgesetz und auch die AVV Baulärm.

Für alle Gebäude entlang der Baustelle, der Baustraßen und der Umleitungsstrecken ist eine dauerhafte Erreichbarkeit zu gewährleisten. Dies gilt vor allem für die schulische Einrichtungen, Kindergärten, Sportanlagen und Gewerbebetriebe.

Die Bahnübergänge sind erst nach Inbetriebnahme des jeweils neuen Ersatzbauwerkes zurückzubauen.

Vor Beginn der Baumaßnahme hat eine Beweissicherung der Grundstücke, Verkehrsanlagen und Gebäude, die in Bereichen der Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen und Umleitungsstrecken liegen, in schriftlicher/ fotografischer Form zu erfolgen, dies unter Mitwirkung der Stadt Emmerich am Rhein.

2.2 Baustraßen

Eine Abstimmung des Baustraßenkonzeptes in straßenverkehrsrechtlichen Hinsicht hat bisher nicht durch die Straßenverkehrsbehörde, der Stadt Emmerich am Rhein, stattgefunden.

Die Andienung der Baustelle hat ausschließlich über die Schiene und die Bundesstraße 8 zu erfolgen. Fahrten zur Andienung über Gemeindestraße werden nur nach vorheriger Abstimmung zugestimmt.

Aus Sicht der Stadt ist das Konzept für die Erschließung der Baumaßnahmen nicht befriedigend. Es müssen befestigte Wegeflächen mit ausreichender Breite und Wendemöglichkeiten erstellt werden.

Baustraßen mit einer ungebundenen Deckschicht, also Herstellung als Schotterstraße, werden nicht akzeptiert. Erst eine Breite von 6,50 m erscheint ausreichend, denn nur ab dieser Breite ist Begegnungsverkehr Lkw/Lkw möglich. Unterhalb der Breite von 6,50 m müssen mind. alle 50 m Ausweichtaschen mit einer Länge von 15 m erstellt werden, damit der Verkehrsablauf der Baustelle gewährleistet werden kann.

Eine ungebundene Deckschicht wird keinesfalls akzeptiert, da die Belästigungen durch Staub, Matsch, Schlaglöcher etc. gravierend sein werden bei einer Großbaustelle in dieser Form und über diesen Zeitraum. Zudem werden anschließende Straßen, die den öffentlichen Verkehr abwickeln, verdreckt. Die Verkehrssicherheit kann durch Matsch und Dreck beeinträchtigt werden. Es müssen adäquate Befestigungen in Form einer gebundenen Oberfläche erfolgen, damit die Belästigungen so gering wie möglich gehalten werden.

Ein Teil, der als Baustraßen ausgewiesenen Wege sind als Wirtschaftswege definiert und auch entsprechend ausgebaut. Hier handelt es sich größtenteils um Schotterwege mit einer bituminös befestigten Decke z. B. Am Moddeich, Tichelkamp, Haagsche Straße. Diese Wege sind nach dem Baubetrieb in einen Aufbau und einer Breite gemäß den Vorgaben der Stadt Emmerich am Rhein auszubauen.

Der Tourismus ist für Emmerich am Rhein ein sensibles wirtschaftliches Standbein und die Radrouten in und um die Ortsteile werden von den Radtouristen intensiv genutzt. Hier darf keine Verkehrsgefährdung durch massiven Baustellenverkehr hingenommen werden, der dann die Radtouristen, die die ruhige Landschaft und Natur erfahren wollen, empfindlich stören und gefährden könnte.

Erschütterungen, durch Bauverkehre verursacht, sind zu minimieren.

Bauzeitliche Staub- und Abgasimmissionen sind durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass Teile der Baustraßen als Rettungswege verbleiben. Diese sind im Abschnitt 'Sicherheitskonzept' näher erläutert.

Bei der Abwicklung des Baustellenverkehrs sind die Schulwegsicherung sowie die Zuwegung zu den sozialen Einrichtungen zu berücksichtigen.

- Die Straßen In den Seisen, Am Steenskamp und Sonderwykstraße führen durch Wohngebiete und sind verkehrsberuhigt in Pflasterbauweise ausgebaut. Einer Nutzung als Baustraße wird nicht zugestimmt.
- Die Wirtschaftswege im Bereich des Stadtgebietes Emmerich am Rhein sind zu einem großen Teil mehrfach saniert/überarbeitet worden. Dies impliziert, dass diese Wege aller Wahrscheinlichkeit nach Teer/Pech beinhalten. Entsprechende Untersuchungen, vor Verwertung, sind durchzuführen.

2.3 Baustellen/ Massenkonzert

Aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein muss für die Umsetzung der Baumaßnahmen ein Baustellenkonzept erstellt werden, aus dem hervorgeht, wie mit den Auswirkungen auf die Nachbarschaft im Hinblick auf Immissionsschutz, Sicherheit, Beschickung der Lagerflächen, Einrichtung Recyclinganlagen etc. umgegangen wird. Ein Bauzeitenplan ist erforderlich.

Sollten sie genutzt werden, so sind Recycling-, Brechanlagen nur außerhalb der bebauten Gebiete und in einem ausreichenden Abstand zu diesen Gebieten zu zugelassen.

Bauzeitliche Erschütterungen, hervorgerufen durch Spundwanddrummungen oder Rammpfähle, sind zu minimieren. Es sollte auf Techniken wie z.B. Einpressen der Spundwände übergegangen werden.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert eine Beteiligung bei der Genehmigung von Nacht- und Wochenendbaustellen. Es muss in den Konzeptionen für die Nacht- und Wochenendbaustellen eine lärmtechnische Untersuchung vorliegen mit konkreten Aussagen, wie der Schutz erfolgen wird.

Bauzeitliche Staub- und Gasimmissionen sind durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

Es ist vorgesehen nur die anfallenden Oberbaumaterialien über den Schienenweg zu transportieren. Die Abfuhr der Bodenmaterialien soll überwiegend per Lkw stattfinden. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert einen Abtransport auch der Bodenmaterialien über den Schienenweg zur Reduzierung der Belastung der angrenzenden Bevölkerung.

2.4 Informationsbüro

Von Seiten der Stadt Emmerich am Rhein wird für die Dauer der Baumaßnahme ein Informationsbüro als Ansprechpartner vor Ort gefordert. Hier sollten neben den Informationen zu den konkreten Ausbauabschnitten im PFA 3.5 (Herstellung der BÜ-Ersatzmaßnahmen, Anbindung der Straßen, Lärmschutzmaßnahmen) alle Planunterlagen zur Verfügung stehen, die den interessierten Bewohner informieren können. Zudem soll das Büro als Ansprechpartner für Besucherführungen auf der Baustelle sowie als Anlaufstelle bei Problemen mit der Baustelle fungieren. Es ist wichtig, dass die vor Ort betroffenen Personen in die Abwicklung der Baustelle eingebunden werden, sonst erfolgt keine Identifikation damit und die Baustelle wird in der Abwicklung schwieriger. Von allen Betroffenen wird bzgl. der jahrelang andauernden Großbaustelle eine erhebliche Toleranz im Umgang mit den Belästigungen etc. erwartet, dies kann nur durch aktive Einbindung bewältigt werden.

3 SICHERHEITSKONZEPT

3.1 Allgemein

Die Schienenausbaustrecke 46/2 zählt zukünftig zu den ‚Transeuropäischen Netzen‘ (TEN-V), darunter versteht man internationale Hauptverkehrskorridore wie z.B. die europäische Nord – Süd – Achse von Rotterdam über Duisburg, Köln, Basel nach Genua, die zur Gütermagistrale ausgebaut werden soll. Folgt man der ‚EU-Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr‘ (EU Nr. 913 / 2010) dann wird auf diesen spezifischen Strecken zukünftig den Güterverkehren Vorrang vor den Personenverkehren eingeräumt werden. Auf dem vorliegenden Ausbauabschnitt werden beide Zuggattungen im Wechselverkehr eine dreigleisige Schienentrasse befahren. Die durch das 3. Gleis dann möglichen Mehrverkehre in Verbindung mit einer jetzt schon absehbaren Blockverdichtung bergen gewisse Risiken, die sich substantiell erhöhen, wenn sich die Erwartung der niederländischen Betreibergesellschaft Keyrail bestätigt, wonach die Fracht zu 75 % aus Gefahrgütern bestehen wird.

Verkehrsvorhaben dieser Größenordnung erfordern ein umfangreiches Sicherheitskonzept nicht nur im passiven Sicherheitsstandard bei der Bauausführung, sondern gerade auch bei Unfällen, bzw. im Brand- und Katastrophenfall, wenn Rettungseinsätze der Feuerwehr des THW oder der Bundeswehr Leben retten sollen. In solch einem Fall, sollten alle Vorkehrungen getroffen sein, um schnell und unkompliziert Gefahrstoffe zu erkennen, Gefährdungen und Risiken besser zu identifizieren und Hilfeleistungen, Gerät und Löschmittel trotz Lärmschutzwänden oder Hochspannungsgefahren sicher und mit unmittelbarer Wirkung an die jeweilige Einsatzstelle zu transportieren.

Auf diese grundlegenden Herausforderungen geht die Deutsche Bahn in ihren Planfeststellungsunterlagen nur ungenügend ein. Ein Übersichtplan ‚Zuwegungen für Rettungseinsätze‘ (Anlage 3.4) und zwei Detailansichten bzw. Schnittzeichnungen (Anlagen 8.6) illustrieren die, nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein und der Feuerwehren, völlig ungenügenden Vorkehrungen für Rettungseinsätze. Im Erläuterungsbericht (Anlage 2) geht die Bahn im ‚Sicherheitskonzept‘ darauf ein, von welchen Vorgaben sie sich leiten lässt und wie sie Zuwegungen definiert bzw. welche Normen sie erfüllen sollen. Einige Worte zur Prädestinierung der Bahn für Gefahrguttransporte im Vergleich zur Straße und zum Sicherheitsnachweis bei Seitenwind komplettieren die Aussagen zum Sicherheitskonzept auf einer Länge von zwei Seiten. Inhaltlich wird das hier zum sog. ‚Sicherheitskonzept‘ Geäußerte keinesfalls der Bedeutung des Themas gerecht.

Daher sieht die Stadt Emmerich am Rhein die Notwendigkeit, an dieser Stelle noch einmal gesondert und vertiefend zur Thematik des fehlenden Sicherheitskonzeptes Stellung zu nehmen.

3.2 Planerische Grundlagen

Aktuell gibt es lt. Angaben der Bahn keine gesetzlichen Vorgaben, welche die Anforderungen aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes an die Eisenbahninfrastruktur der Freien Strecke konkret beschreibt. Sie verweist auf eine entsprechende Richtlinie, die derzeit unter Federführung des EBA gemeinsam mit den zuständigen Ministerien der Länder erarbeitet wird.

Die DB AG beruft sich in ihrer Deutungshoheit viel mehr auf ‚Absprachen‘ zwischen den Innenministerien, dem EBA und der Deutschen Bahn AG bezüglich der baulichen Anforderungen an das Zuwegungskonzept für Rettungskräfte. Diese sog. ‚Absprachen‘ liegen der Stadt Emmerich am Rhein nicht vor. Sofern darin nur darauf abgestellt wird, das Konzept zum Standard der ICE-Neubautrasse Köln - Frankfurt zu übernehmen, hält dies die Stadt Emmerich am Rhein für falsch. Schließlich ist der genannte Streckenabschnitt Teil einer Hochgeschwindigkeitstrasse, während die ABS 46/2 zu einer Güter- und Gefahrgutstrecke europäischer Bedeutung ausgebaut werden soll, auf der gleichzeitig Personennah- und Fernver-

kehrszüge verkehren. Die hier zu fordernden Sicherheitsstandards werden sich deutlich intensiver mit den erhöhten Risiken auseinandersetzen müssen, die der Mischverkehr mit sich bringt und entsprechende Vorkehrungen auf einem höheren Sicherheitslevel formulieren müssen.

Von daher reicht die in Erarbeitung befindliche Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen“ nach Auffassung der im Arbeitskreis Streckensicherheit vertretenen Wehrführer der beteiligten Feuerwehren schon in ihrer Entwurfsfassung nicht aus, um auf die Gefahren eines Notfalles auf dieser Güterintensivtrasse angemessen reagieren zu können. Nach Auffassung des Arbeitskreises müssen Abwehrmaßnahmen im Fall eines Schadensereignisses sowohl in den Niederlanden wie in Deutschland gleich geartet sein. Aus Sicht der an der Route verantwortlichen Feuerwehren müssen die Ergebnisse der niederländischen Risikoanalysen zur Betuweroute, die auf der Definition klar umrissener Leitszenarien für in Betracht zu ziehende Schadensereignisse beruhen, auch auf deutsche Anforderungen an die Sicherheitsvorkehrungen übertragen werden. Insofern orientiert sich der Forderungskatalog auch daran.

(Quelle siehe Gutachten der NIFV bei der Nibra (Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid - Niederländisches Institut für physikalische Sicherheit) (Nibra - Nederlands Instituut voor brandweer en rampenbestrijding - Niederländisches Institut für Feuerwehr und Katastrophenschutz) "Invloed van geluidsschermen op de externe veiligheid en het optreden van de hulpverleningsdiensten bij treinincidenten op der Betuweroute" (Einfluss der Lärmschutzwände auf die externe Sicherheit (interne Sicherheit = Systemsicherheit) und das Tätigwerden der Hilfsdienste bei Eisenbahnunfällen auf der Betuweroute) Version: 411N7001/5.2, 24.09.2007, Seite 15)

3.3 Aussagen der DB AG zum Zuwegungskonzept für Rettungswege

In Ermangelung eines umfassenden, profunden Sicherheitskonzeptes, welches auf der sorgfältigen Berücksichtigung aller trassenspezifischen Risikoszenarios beruhen müsste, legt die DB AG eine Übersichtskarte vor, auf die sie im begleitenden Textteil wie folgt eingeht:

- Die Bahn sieht Zuwegungen vom Rettungsweg (z. B. Straße) an die Bahnanlage (also: Zufahrten und Zugänge) für Fremdrettungskräfte im maximalen Abstand von 1.000 m vor. Bei Eisenbahnbrücken oder Schallschutzbauwerken kann dieser Abstand auch größer sein als 1.000 m, dann sind jedoch die Zuwegungen als Zufahrten zu errichten, die auch im Gegenverkehr befahrbar sind.
- Zufahrten sollen eine Mindestbreite und -höhe von 3,50 m aufweisen, ausreichend befestigt sein und bis an den Bahnkörper heranreichen. Sind sie als Stichtrassen ausgeprägt, sind am Ende der Zufahrten geeignete Wendeanlagen vorzusehen (Wendehammertyp 2 lt. Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85 / 95).
- Zugänge sind max. 100 m lang, verfügen über einen trittfesten, ebenflächigen Untergrund, haben eine Neigung von nicht mehr als 10 %, oder sind als Treppen ausgebildet mit einer Mindestbreite von 1,60 m (Begegnungsverkehr) und einer Mindestdurchgangshöhe von 2,20 m.
- Rettungswege verlaufen neben den Gleisen, sind mindestens 0,8 m breit und haben eine Mindesthöhe von 2,20 m (trittfester + ebenflächiger Untergrund).(Zitatende)

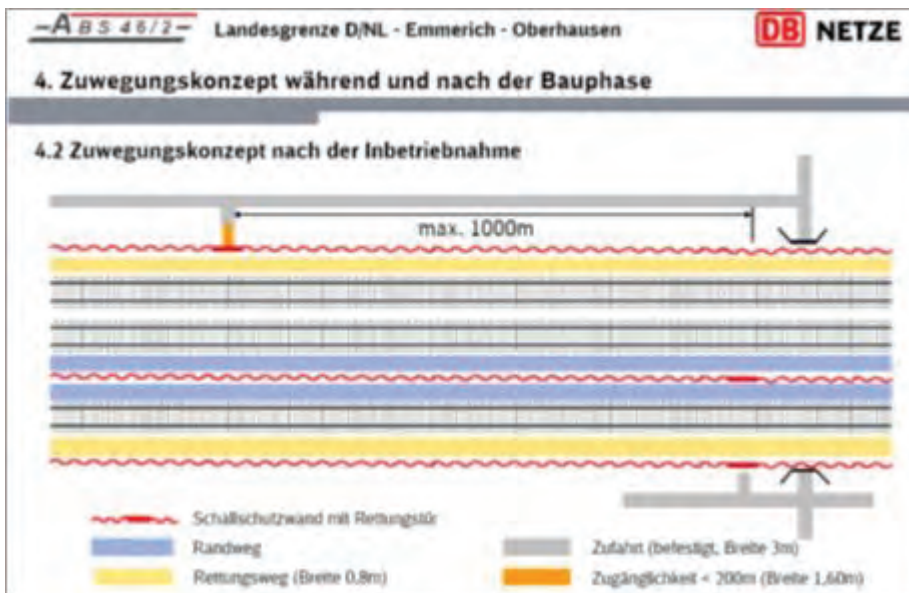


Abbildung 33 Zuwegungskonzept während der Bauphase

Erläuternd muss angemerkt werden, dass die Anlage 3.4 ‚Zuwegungen für Rettungseinsätze‘ im PFA 3.5 die von der DB geplanten Rettungszufahrten aufgrund des zweimaligen Seitenwechsels zwischen Bahnlinie und Bundesstr. 8 in fünf Fällen auf südlicher und in drei Fällen auf nördlicher Seite der Bahnlinie liegen.

Der parallel verlaufende Tichelkamp bietet fast auf gesamter Länge eine in Teilen gute Zugänglichkeit von südlicher Seite (Bahn km 68,3 – 69,4).

Auf nördlicher Seite betrifft dies den Bereich Bahn Km 71,9 – 72,6 / Landesgrenze, unbefestigter Seitenweg hinter der Gasverdichterstation.

Zuwegungen südlich	Entfernung zur nächsten Zufahrt
Auf dem Hundshövel, Bahn- km 65,750	930 m
Spyker Weg, Bahn- km 67,680	1000 m
Tichelkamp, Bahn- km 68,680	1000 m
ESTW A Elten / ehm. Lobither Str., Bahn- km 69,590	910 m
B 8, Bahn- km 72,315	
Zuwegungen nördlich	Entfernung zur nächsten Zufahrt
Am Moddeich, Bahn- km 66,680	1000
Haagsche Str./ B 8, Bahn- km 70,573	983 m
Bindsberger Weg, bahn- km 71,340	767 m

3.4 Rettungstechnische Anforderung der Stadt Emmerich am Rhein und des AK Streckensicherheit an die Ausbaustrecke

Maßstab für die Beurteilung des hier vorliegenden Zuwegungskonzeptes für den PFA 3.5 sind die vom Arbeitskreis Streckensicherheit Betuwe in mehr als zweijähriger Arbeit entwickelten Anforderungen an die Streckensicherheit für die Ausbaustrecke 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (siehe dazu die Dokumente in der Anlage 5 B). Der Arbeitskreis wurde von der Arbeitsgruppe Betuwe der Bürgermeister und Bürgerinitiative-Vorsitzenden ins Leben gerufen und setzt sich personell zusammen aus Wehrführern bzw. ihren Stellvertretern der Berufs- und freiwilligen Feuerwehren aller 7 Anrainerkommunen mit einer Geschäftsstelle bei der Stadt Rees. Der formulierte Anforderungskatalog basiert auf eigenem Wissen und auf eigenen Erkenntnissen des Arbeitskreises sowie auf fachlichen Empfehlun-

gen und Gutachten von Externen. Die Stadt Emmerich am Rhein schließt sich vollinhaltlich den nachfolgenden Anforderungen des Arbeitskreises Streckensicherheit und seinen dazu ergangenen Begründungen an und macht sich diese zu eigen. (Weiteres siehe Anlage 05)

Die Stadt Emmerich am Rhein hat nach § 1, Abs.1 des Gesetzes über den Feuerschutz und die Hilfeleistung (FSHG) NRW die Aufgabe, eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehr zu unterhalten, um Brandherde zu bekämpfen und bei Unglücksfällen, Naturereignissen sowie öffentlichen Notständen Hilfe zu leisten. Das setzt voraus, dass sie im Falle eines Schadenfeuers, Unglücks oder Unfalls den Einsatzort auf der Bahnanlage mit Personal, Fahrzeugen und Gerätschaften zügig erreichen kann und insofern Zugänge und Zufahrten in ausreichender Anzahl entweder bereits vorhanden sind oder geschaffen werden müssen. Voraussetzung für einen erfolgreichen Einsatz ist die Verfügbarkeit ausreichender Löschmittel am Einsatzort sowie bei Bahnanlagen ein gefahrloses Betreten durch Stromabschaltung und Bahnerdung. Daran orientieren sich auch die nachfolgenden Teilaspekte.

3.4.1 Zuwegung

Der Arbeitskreis Streckensicherheit hat dazu grundlegende Forderungen formuliert, die von der Stadt Emmerich am Rhein vollinhaltlich mit vertreten werden:

In einem Abstand von max. 200 m sind in den Lärmschutzwänden Notausgangstüren zu installieren. Einsatztypische Randbedingungen der Wehrleute unter Atemschutz oder in Schutzanzügen wie auch löschwasserspezifische Umstände lassen keine weitere Entfernung der Notausgänge voneinander zu. Diese müssen sich jederzeit leicht und ohne fremde Hilfsmittel, z. B. Schlüssel, vom Bahnkörper aus in Fluchtrichtung öffnen lassen. Diese Türen sind ausreichend zu kennzeichnen, damit flüchtende Personen auch während der Dunkelheit ohne Verzögerung den Bahnkörper im Gefahrenfall verlassen können. Die lichte Durchgangsbreite der Türen soll > 2,50 m betragen, die einen fußläufigen Begegnungsverkehr mit Krankentragen zulässt. Auf den Streckenabschnitten mit 3 Lärmschutzwänden ist die Führung der Notausgangstüren geradlinig durch alle 3 Wände auszubilden. Bahnübergänge und Straßenkreuzungen müssen bei der Berechnung und Planung der Notausgangstüren berücksichtigt werden. Dabei ist die Feuerwehr der jeweiligen Gemeinde beratend zu beteiligen.

Die v. g. Türen sind gleichzeitig Angriffswege für die Einsatzkräfte. Sie müssen sich durch geeignete Maßnahmen, z. B. mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223, durch die Einsatzkräfte der Feuerwehr leicht und zu jeder Zeit öffnen lassen.

Von der öffentlichen Verkehrsfläche sind insbesondere für die Einsatzkräfte der Feuerwehr geradlinige Zu- und Durchgänge erforderlich. Die Zu- und Durchgänge müssen > 2,50 m breit sein und die lichte Durchgangshöhe muss mindestens 2 m betragen. Das ist erforderlich für den Transport der technischen Einsatzmittel incl. Tragepersonal. Ein Begegnungsverkehr in diesen Zugängen ist gerade für die erste Einsatzphase wichtig (Rettung von Personen aus dem Bereich der Bahnstrecke und gleichzeitiger Transport von Rettungsgeräten zur Einsatzstelle). Die parallel an den beidseitig äußeren Gleisen verlaufenden Rettungswege müssen eine ausreichende Breite in Anlehnung an die im § 5 Bauordnung NRW geregelte Breite für Zu- und Durchgänge von mindestens 1,25 m aufweisen und nicht von 0,80 m, wie in den Planfeststellungsunterlagen angegeben.

Im Erläuterungsbericht auf S. 25 werden die geplanten Zuwegungen beschrieben. Es fehlen jedoch in den Unterlagen Angaben zur dauerhaften Sicherung der Wegeflächen, soweit diese auch auf Dauer als Rettungszufahrten erhalten werden müssen.

Sofern Gleiskörper weiter als 50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegen, müssen Zufahrten/Durchfahrten entsprechend der BauO NRW, § 5, (siehe auch VVBauO NRW) errichtet sein bzw. werden. Sie müssen für bis zu 16 Tonnen-Feuerwehrfahrzeuge ausreichend befestigt und tragfähig sein. Diese Zu- und Durchfahrten sind so breit zu planen und auszuführen, dass für Rettungsfahrzeuge ein Begegnungsverkehr gewährleistet ist. Halte-

/Ausweichbuchten können dieser Forderung entsprechen. Sie dienen im Einsatzfall als Aufstellflächen für Einsatzkräfte, damit der eigentliche Verkehr der Rettungs- und Einsatzfahrzeuge vom und zum Einsatzort reibungslos erfolgen kann. Die Aufstellflächen sollten eine Mindestbreite von 4 m und eine Länge von mind. 30 m haben, so dass 4 -6 Rettungsfahrzeuge hintereinander Platz finden.

Es ist auf Dauer sicherzustellen, dass die v. g. Zu- und Durchfahrten nicht durch parkende Fahrzeuge versperrt werden. Sperrvorrichtungen müssen sich mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223 öffnen lassen.

Die kleineren Stichwege, die als Zufahrten blind am Gleis enden bzw. ehemals querende Straßen deren Bahnübergang aufgehoben wurde, müssen mit Wendeanlagen ausgestattet werden, die mindestens einen Wendekreis von 18 m aufweisen, insofern ist der in den Planfeststellungsunterlagen auf S. 25 des Erläuterungsberichtes genannte Wendehammer-typ 2 keinesfalls als ausreichend zu erachten. Maßgebend ist im Übrigen nicht die genannte Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85 / 95), sondern die RAST06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen).

Was die in Kap. 3.3 und 3.4 genannten Zuwegungen und ihre Entfernung voneinander betrifft, lässt sich leicht ablesen, dass hier die Forderung der Kommunen und ihrer Feuerwehren nach Notausgangstüren in 200 m Entfernung voneinander nicht berücksichtigt worden ist.

In der Planung des Zuwegungskonzeptes für Rettungseinsätze geht die DB-AG davon aus, dass Rettungseinsätze vorwiegend über die B 8 von Süden erfolgen. Insofern hat sie Rettungstüren in den Schallschutzwänden vorgesehen, die allein ein Verlassen der Schienentrasse nach Süden ermöglichen. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert von der Deutschen Bahn AG den Einbau von Fluchttüren im geraden Verlauf durch alle Schallschutzwände hindurch, so dass im Rettungsfall ein Verlassen der Schienentrasse auch nach Norden hin möglich ist bzw. gleichermaßen auch von nördlich parallel verlaufenden Straßen die Rettung von Notfallpatienten erfolgen kann. Diese Forderung bezieht sich nicht allein auf die von der DB AG vorgesehenen Zuwegungen.

Die in der folgenden Aufzählung blau gedruckten Zuwegungen bahnlinks wie auch bahnrechts sind zusätzliche (!) Forderungen der Feuerwehr Emmerich am Rhein, die über das Zuwegungskonzept für Rettungseinsätze der DBAG hinausgehen, sich jedoch auch nicht an der ausschließlichen Forderung des Arbeitskreises Streckensicherheit orientieren, die grundsätzlich eine Zugänglichkeit zum Gleisbett alle 200 m vorsieht. Die Forderungen sind in einer Tabelle übersichtlich aufgelistet und dem Anhang zur Stellungnahme zu entnehmen

Südliche Streckenseite (bahnlinks)

km 65,1 über Schützenplatz – km 65,43 Am Hövel – km 65,75 (DB) Auf dem Hundhövel – km 67,68 (DB) Spyker Weg – km 68,05 Wartungszufahrt - km 68,30 ehm. BÜ B8 – km 68,68 (DB) Tichelkamp – km 69,13 Tichelkamp – km 69,59 (DB) ETSW Elten – km 70,18 über Baustr. – km 70,57 ehm. BÜ Haagsche Str. – km 71,34 ehm. BÜ Bindsberger Weg – km 71,55 u. 71,65 Wartungszufahrt SÜ B 8 – km 72,315 (DB) von B 8

Nördliche Streckenseite (bahnrechts)

km 65,30 Wartungszufahrt EÜ Felix Lensing Str.- km 66,2 über landwirtschaftliche Fläche – km 66,68 (DB) Am Moddeich – km 67,7 B 8 (Bergvariante) – km 67,9 B 8 (Bergvariante) – km 68,3 B 8 (Bergvariante) – km 68,75 Sonderwykstr. – km 69,10 Streuffstr. – km 69,39 ehm. BÜ Lobither Str. – km 69,63 Tennisheim – km 69,80 Landdorst Blaauboer Str. – km 70,00 über Gärtnerei – km 70,30 über Putenfarm – km 70,57 (DB) Haagsche Str. – km 70,80 von Lochner Str. – km 71,30 (DB) Bindsberger Weg – km 71,50 u. 71,60 über Wartungszufahrt SÜ B 8 – km 71,90 u. 72,10 u. 72,30 Baustr. hinter Gasverdichterstation

Nach Fertigstellung des 3. Gleises fordert die Stadt Emmerich am Rhein die durchgehende Anlage eines zumindest einseitigen Flucht- und Rettungsweges trassenparallel, entweder in Form des Bahnweges auf der nördlichen Seite (bahnrechts) oder in der Form, dass die vorgesehenen Baustraßen südlich der Gleise (bahnlinks) dazu eingerichtet werden, d.h. auch auf Dauer zur Verfügung stehen.

3.4.2 Löschwasserproblematik

Das Sicherheitskonzept auf S. 25 des Erläuterungsberichtes enthält keinerlei Aussagen zur Löschwasserversorgung entlang der Strecke. Die DB Netz AG ließ im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens verlauten, sie sähe keinen Handlungsbedarf und verwies damit auf die gemeindliche Verpflichtung nach § 1 Abs. 2 FSHG, eine den örtlichen Verhältnissen angemessene Löschwasserversorgung für den Grundsatz sicherstellen zu müssen. Die grundsätzliche Verpflichtung dieser Art ist unbestritten. Es ist jedoch fraglich, ob diese Verpflichtung uneingeschränkt auch für den Betrieb der Ausbaustrecke ABS 46/2 gilt, auf der in erheblichem Maße auch Gefahrgüter transportiert werden, Tendenz steigend. Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein endet die Pflicht der Gemeinde zur Sicherstellung einer angemessenen Löschwasserversorgung dort, wo mit dem Betrieb der Ausbaustrecke Risiken eingegangen werden, die nicht mehr dem allgemeinen Brandschutz zuzurechnen sind. Mit dieser Auffassung deckt sich auch die Regelung des § 1 Abs.2 Satz 3 FSHG, nach der beim Erfordernis einer besonderen Löschwasserversorgung wegen festgestellter, erhöhter Brandlast oder Brandgefährdung dem Verursacherprinzip folgend dem Eigentümer die Versorgungspflicht überantwortet wird.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert in Übereinstimmung mit der AK Streckensicherheit, dass die Versorgung mit Löschwasser (mind. 6000 l/min) jeweils in Nähe der Notausgänge vorzusehen ist, soweit die Löschwasserversorgung an den einzelnen Versorgungspunkten nicht anderweitig sichergestellt werden kann. Um im Brand- und/oder Gefahrenfall unverzüglich Löschmittel - Wasser bzw. Schaum - an der Einsatzstelle zur Verfügung zu haben, sind in den Lärmschutzwänden in einem Abstand von < 100 m verschließbare Klappen mit einer lichten Weite von > 0,9 m x 0,9 m zu installieren. Diese müssen sich durch die Einsatzkräfte im Einsatzfall mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223 öffnen lassen.

Am Streckenabschnitt 3.5 der ABS 46/2 hat die Feuerwehr Emmerich am Rhein die vorhandene Löschwasserversorgung analysiert. Diese wird im Regelfall durch die Sammelwasserversorgung (das Hydrantennetz) sichergestellt und hat in den meisten Fällen eine theoretische Lieferleistung von bis zu 2000 l / min.

Tatsächlich können die Hydranten und andere Wasserentnahmestellen entlang der Trasse im PFA 3.5 in der Regel nur 1.000 – 2.000 l/min Löschwasser bereitstellen und damit 4.000 l/min weniger als im Ernstfall benötigt wird.

Die Fehlmenge zwischen vorhandener Löschwasserversorgung und geforderter Lieferleistung kann auf verschiedene Arten sichergestellt werden:

- durch das Einbringen von zusätzlichen Löschbrunnen
- durch das Anlegen von Löschwasserteiche DIN 14210
- durch Errichtung von Löschwasserzisternen DIN 14230

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Deutschen Bahn auf, im Planfeststellungsabschnitt 3.5 entlang der Bahnstrecke dafür Sorge zu tragen, dass an den noch zu beschließenden Zuwegungen für Rettungseinsätze zusätzlich zu dem ungenügenden Löschwasserangebot so viel zusätzliche Wassermengen bereitgestellt werden, dass insgesamt an jeder Wasserentnahmestelle eine notwendige Versorgung mit Löschwasser von 6000 l / min. sichergestellt werden kann.

3.4.3 Streckensicherheit und Bahnerdung

Das auf der Strecke Oberhausen – Landesgrenze verantwortliche Bahnsicherheitsmanagement hat seinen Dienstsitz in Duisburg, ein entscheidender Nachteil für jedes Notfallszenario. Die Sicherheitsvorschriften der Bahn sehen vor, dass im Unglücksfall der für den Streckenabschnitt verantwortliche Notfallmanager erst den Unglücksort aufsucht, bevor er vor Ort die notwendige Stromabschaltung und Erdung des entsprechenden Gleisabschnittes veranlasst. Das kann, sollte sich ein Unglück im PFA 3.5 ereignen, schon eine Stunde Anfahrt von Duisburg in Anspruch nehmen, bevor überhaupt konkrete Maßnahmen zur Stromableitung möglich sind. Im Einsatzfall beantragt der Einsatzleiter Feuerwehr bei der Notfallleitstelle der Bahn, die Strecke für den Verkehr zu sperren.

Effektive Lösch- und Rettungsmaßnahmen können jedoch, wegen der damit in Verbindung stehenden Unterschreitung eines kritischen Sicherheitsabstandes, ggfs. erst dann initiiert werden, wenn einerseits die Oberleitung abgeschaltet worden ist und andererseits das entsprechende Streckenteilstück geerdet worden ist. Dies obliegt allein dem Notfallmanager der DB. Erst dann können die eigentlichen Einsatzhandlungen vor Ort beginnen (zu einem Zeitpunkt wo bereits giftige Gase entwichen sein können oder explosive Gefahrgüter sich bei einem Brand in den Behältern schon stark erhitzt haben dürften). Um im Notfall keine wertvolle Zeit zu verlieren, sollte man die Strecke mit fernbetätigten Erdungsschaltern ausstatten. Im Einsatzfall würde eine schriftliche Bestätigung des Notfallmanagements der DB AG über die vorgenommene Fernabschaltung und Erdung an die Einsatzleitstelle per Fax genügen.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert für Ihren Streckenabschnitt 3.5, fernbedienbare Erdungsschalter in ausreichender Anzahl zu installieren, die eine Erdung des gesamten Streckenabschnitts oder von Teilabschnitten möglich machen. Stromabschaltung und Bahnerdung sind im exakt zu beschreibenden räumlichen Umfang im Einsatzfall der jeweiligen Kreisleitstelle Feuerwehr schriftlich per Fax zu bestätigen.

3.4.4 Einsatztaktische Überlegung

In der Gefahrenabwehrmatrix der Feuerwehr nach Feuerwehrdienstvorschrift (FwDV) 100 wird dem Führungsvorgang eine entscheidende Bedeutung zugemessen.

Der Führungsvorgang gliedert sich grob in die Phase der Lagefeststellung / Erkundung, Beurteilung / Entschlussfassung sowie anschließend der Befehlsgebung durch den Einsatzleiter. Um hier zielgerichtete Maßnahmen einleiten zu können kommt der Erkundung der Einsatzstelle eine zentrale Bedeutung im Ablauf der Gefahrenabwehr zu.

Die Erkundung einer Einsatzstelle wird neben der Befragung anwesender / betroffener Personen, akustischer Eindrücke, vorhandener Objektpläne (kalte Lage), weiterer Informationen natürlich durch die visuelle Wahrnehmung der Einsatzstelle durch den Einsatzleiter und weiterer am Einsatz beteiligter Kräfte durchgeführt.

Einschränkungen hinsichtlich der Einsehbarkeit einer Einsatzstelle verlängern den Führungsablauf bzw. die Einleitung von Gefahrenabwehrmaßnahmen erheblich und führen ggf. zu einer falschen Einschätzung der Gefahrenlage und in der Folge zu falschen Maßnahmen durch die Feuerwehr.

Die z. T. 2-4 m hohen Lärmschutzwände lassen eine Inaugenscheinnahme der Einsatzstelle selbst nicht zu. Die Einsatzstelle kann weder im Hinblick auf ihre genaue Lage (Bahn Km Angaben sind an den Pfeilern der Oberleitung angebracht / Orientierung für Lokführer, diese sollen auf den Außenseiten der Lärmschutzwände zusätzlich dargestellt werden / Orientierung für Feuerwehr), noch auf Gefahren die von dieser Lage ausgehen eingeschätzt werden. Eine einsatztaktische Beurteilung der Situation im Hinblick auf Gefahrenschwerpunkte ist durch den Einsatzleiter nur mit erheblichem, zeitlichem Verzug durchführbar.

Dies stellt eine Gefährdung auch der eigenen Kräfte dar. Aus diesem Grund fordert die Feuerwehr eine Transparenz in der geschlossenen Lärmschutzwand, möglicherweise in Form

eines nur 50 cm hohen, durchgehenden, transparenten Bandes, welches im Einsatzfall von entscheidender Bedeutung sein kann.

Das Sicherheitskonzept der Bahn enthält ebenfalls keine Aussagen zu einsatztaktischen Überlegungen, wie und mit welchen Hilfsmitteln Hilfeleistungen im Notfall erfolgen können. Hier fordert die Stadt Emmerich am Rhein gemeinsam mit dem Arbeitskreis Streckensicherheit, die Vorhaltung von handbetriebenen Transportdraisinen, damit die Einsatzkräfte mit ihrer Hilfe verletzte Personen und/oder Einsatzgeräte transportieren können. Sie müssen in ihren Ausmaßen so konstruiert sein, dass sie mindestens 2 Krankentragen aufnehmen können. Weiterhin müssen sie geeignet sein, Einsatzgeräte mit einem Gesamtgewicht von ca. 2 t aufzunehmen.

Ferner sind auf der ABS 46/2 insgesamt 3 Kombifahrzeuge Straße/Schiene vorzuhalten, um im Bedarfsfall Personen und Material über weitere Strecken transportieren zu können.

Nach Aussagen der Stadt Rees wurde die Notwendigkeit von mobilem Hilfeleistungsgerät von der DB AG selbst dadurch bestätigt, dass auf der Grundlage einer Ländervereinbarung mit der DB AG aus dem Jahre 1998 auf Kosten der DB AG für die Feuerwehren im Zuständigkeitsbereich eines Landkreises bzw. einer kreisfreien Stadt als Untere Katastrophenschutzbehörde je ein Gerätesatz, bestehend aus Schleifkorbtragen, Rollpaletten (handbetriebene Draisinen) und eine Arbeitsplattform beschafft und in den Jahren 2003 – 2004 ausgeliefert wurden. Entsprechend existiert bereits ein derartiger Gerätesatz auf dem Kreis Klever Abschnitt der Ausbaustrecke 46/2 in Emmerich am Rhein. Ansonsten verfügen die Einsatzkräfte der Feuerwehr über keine mobilen Hilfsmittel an der Bahnstrecke.

Um sich im Hilfeleistungsfall gegenseitig besser ergänzen zu können, hält die Stadt Emmerich am Rhein, einen weiteren Gerätesatz, bestehend aus 5 Schleifkorbtragen, 2 Rollpaletten und 1 Arbeitsplattform für erforderlich. Der Gerätesatz sollte in einem zentral gelegenen Feuerwehrgerätehaus am Streckenabschnitt deponiert werden.

Außerdem müssten im regelmäßigen Turnus Einsatzübungen abgehalten werden, damit bahntypische Einsatzszenarien von Einsatz- und Führungskräften praktisch trainiert werden können. Auch dies kann nicht zu finanziellen Lasten der Anrainerstädte erfolgen.

3.4.5 Planunterlagen für die Einsatzplanung

Eine weitere Forderung der Stadt Emmerich am Rhein und des Arbeitskreises Streckensicherheit betrifft die Planunterlagen für die Einsatzplanung. Die Bahn ist verpflichtet, für den gesamten Streckenverlauf der Ausbaustrecke 46/2 Feuerwehrpläne entsprechend der DIN 14095 zu erstellen und den Feuerwehren für den jeweiligen Abschnitt zur Verfügung zu stellen. Diese Feuerwehr-Pläne müssen in der Folgezeit, wenn erforderlich, aktualisiert und ausgetauscht werden.

Allerdings sollten diese Karten nicht in einem Maßstab 1:50.000 oder 1:25.000 erstellt werden, sondern auf der Grundlage der Deutschen Grundkarte im Maßstab 1:5.000, ergänzt um die jeweiligen spezifischen Eisenbahninfrastrukturangaben (Kilometrierung, Bauwerke, Schutzwände mit Zugängen etc.). Nur auf Karten dieser Maßstabsgröße sind die Details zu Sicherheitsinfrastruktureinrichtungen gut darstellbar, so dass sie auch lokal exakt zugeordnet werden können.

Ohnehin muss nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein die Ausbaustrecke 46/2 insgesamt auf Karten in verschiedenen Maßstäben sowohl als Karte auf Papier wie auch als digitaler Datensatz dokumentiert werden. Digital sollte diese Darstellung Bestandteil eines rechnergestützten Programms sein, das vernetzt ist mit den Einsatzleitstellenrechnern entlang der Strecke. So muss es im Einsatzfall möglich sein, dass die diensthabende Person der Einsatzleitstelle als auch der Mitarbeiter der Leitstelle der DB AG diese Pläne jeweils auf ihren Monitoren aufrufen können, um in kürzester Zeit eine rechtzeitige Alarmierung aller Einsatzkräfte (Feuerwehr, Polizei, Erste Hilfe) vornehmen zu können und sie anhand derselben Pläne zielgenau koordinieren zu können.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Bereitstellung von 5 Einsatzkartensätzen im Maßstab 1:5.000, sowie die Entwicklung einer entsprechenden Software wie oben beschrieben, die dann auch den Einsatzleitstellen zur Verfügung gestellt wird.

In einem Einsatzfall sind die Einsatzkräfte frühzeitig vom Notfallmanagement der DB AG über Art und Umfang der Güterbeförderung, insbesondere bei Gefahrguttransporten, zu informieren, um den Einsatz von Personal und Einsatzgeräten zielgerichtet organisieren und steuern zu können.

3.4.6 Erfordernisse des Rettungsdienstes an die ABS 46/2

Das Sicherheitskonzept ist nicht nur feuertechnisch von Belang sondern auch für den Rettungsdienst von zentraler Bedeutung. Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein ist hier der Kreis Kleve als offizieller Träger des Rettungsdienstes konkreter im Verfahren zu beteiligen, diese Abstimmungen zwischen dem Kreis Kleve und den kreisangehörigen Anliegerstädten der ABS 46/2 ist leider bisher nicht erfolgt.

Da sich die Feuerwehr und der Rettungsdienst im Fall eines Unfalls unter Beteiligung von Gefahrgütern auf einen Massenansturm von Verletzten einstellen müssen, fordert der zuständige Emmericher Notarzt, (Herr Dr. van Alst), in regelmäßigen Abständen Flächen direkt am Gleis als so genannte Rettungs- und Verbandsplätze mit Straßenanbindung einzurichten. Diese Plätze sollten auch über eine Elektro- und Wasserversorgung (Brunnen) verfügen, damit im Notfall nicht nur die Stromversorgung für medizinische Zwecke sondern auch die Löschwasserversorgung für die feuerwehrtechnischen Belange sichergestellt ist.

Für den Planfeststellungsabschnitt 3.5 schlägt die Emmericher Feuerwehr folgende Örtlichkeiten vor, die zu Behandlungsplätzen umgerüstet werden sollten:

bahnlinks: - Schützenplatz Hüthum an der Ecke B 8/ Felix Lensing Str.,

Die oben genannten Forderungen des Arbeitskreises Streckensicherheit an die Strecke sind in einem Arbeitspapier mit dem Titel ‚Erreichbarkeit der Betuwe-Route für die Feuerwehr‘ vom 8. Juni 2010 ausführlich fachlich begründet worden.

Des Weiteren ist die Feuerwehr Emmerich am Rhein in einem eigenen Arbeitspapier näher auf die Erreichbarkeit des Schadensortes in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Schadensszenarien, und der jeweiligen Schutzausrüstung und Atemluftversorgung der Wehrleute eingegangen. Beide Papiere sind Teil der Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein und werden den Unterlagen beigelegt.

3.4.7 Mittelausstattung

Zur Sicherung der ausgebauten Strecke müssen für die Beschaffung zusätzlicher Lösch- und Rettungsfahrzeuge an der Strecke Finanzmittel bereitstellen werden, die nach Ansicht der Kommunen Bahn und Land zu tragen haben.

3.4.8 Gefahrguttransporte

Zu den Gefahrguttransporten in Kap. 3.5.2 des Erläuterungsberichtes ist anzumerken, dass trotz der vergleichsweise seltenen Unfälle im Schienengüterverkehr, diese Art der Transporte, gerade angesichts der vielen durch das Gleis zerschnittenen oder tangierten Siedlungslagen im Raum Emmerichs, auch ein entsprechendes Sicherheitskonzept benötigen. Denn das Unglück von Viareggio hat gezeigt, dass, wenn Gefahrgüter beteiligt sind, das Unglück eine Größenordnung erreichen kann, die kaum mit Unfällen auf der Straße verglichen werden kann. Die Stadt Emmerich weist ausdrücklich darauf hin, dass die Systematik der Gefahrgüteraufreihung den Niederlanden anzupassen ist. Diese schließt eine unmittelbare Folge von Gefahrgütern aus.

4 LIEGENSCHAFTEN DER STADT EMMERICH AM RHEIN

Grundsätzlich ist für alle städtischen Liegenschaften vor einer Inanspruchnahme, auch vorübergehenderweise, vor, während und nach Abschluss der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen um mögliche Schäden durch die Baumaßnahme später zu ersetzen.

Vor Inanspruchnahme sind Entschädigungen bzw. Kaufpreise und die evtl. Art und Weise der Wiederherstellung (Straßenaufbau, Einfriedung, usw.) vertraglich festzulegen.

Von der DB AG sind rechtzeitig und mit einem ausreichend großen Zeitvorlauf die notwendigen grundstücksrechtlichen Regelungen zu beantragen.

Sowohl der Erwerb als auch die vorübergehende Nutzung einzelner Grundstücksteile hat Auswirkungen auf die Pachtbedingungen, hieraus werden Pachtminderungen erwartet. Ansprüche auf Ausgleichszahlung/Entschädigung werden hiermit geltend gemacht.

Zugänge/Zufahrten zu den Liegenschaften, die durch die Baumaßnahme unterbrochen werden, sind für diese Zeit an anderer Stelle herzustellen und zurückzubauen.

Der Stadt Emmerich am Rhein fordert eine Flächenbilanz ein. Diese stellt die abzugebenden Grundstücksflächen denen gegenüber, die durch neue Bauwerke, Straßen, usw. hinzukommenden und in die Straßenbaulast der Stadt Emmerich am Rhein fallen werden (siehe auch Anlage 06):

Sportanlagen

Sportplatzanlage Fortuna Elten 1910 e. V.

Gemarkung Elten, Flur 21, Flurstücke 51, 250, 251, 252, 253 und 268

Die Grundstücksflächen der Sportplatzanlage Fortuna Elten 1910 e. V. stehen im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein. Die Fläche, auf welcher sich das Vereinsheim befindet ist in Erbpacht an den Verein vergeben (Flurstück 251 und 253). Die Flächen, Flurstück 51, 250, 251, 253 und 268 stellen zudem Entwicklungsflächen für die Stadt dar. Aus diesem Grunde ist sicherzustellen, dass durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen diese Entwicklungschancen auch für die Zukunft erhalten bleiben. Hinzu muss dafür Sorge getragen werden, dass dort für die künftigen Gebäude ein entsprechender Schutz vor Schäden gegen Erschütterungen getroffen wird. Für diese Flächen wird ferner seitens der Stadt gefordert, dass unmittelbar an den zukünftigen Gebäuden passiver Lärmschutz erforderlich wird und die sich daraus ergebenden Kosten von der Bahn zu tragen sind.

TV Sportfreunde 1921 Elten e. V.

Gemarkung Elten, Flur 21, Flurstücke 218 und 254

Die Grundstücksfläche (Flurstück 254) der Sportplatzanlage des TV Sportfreunde 1921 Elten e. V. steht im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein. Auf dem Flurstück 218, welches in Erbpacht durch den TV Sportfreunde 1921 Elten e. V. genutzt wird befindet sich das Vereinsheim. Die Flächen sind Entwicklungsflächen für die Stadt. Daher ist sicherzustellen, dass durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen diese Entwicklungschancen auch für die Zukunft erhalten bleiben. Es ist dafür zu sorgen, dass künftige Gebäude einen ausreichenden Schutz vor Schäden durch Erschütterung erhalten und ein zusätzlicher Lärmschutz auf Kosten der Bahn errichtet wird.

Wohngebäude

Wohngebäude, Eltener Straße 532

Gemarkung Hüthum, Flur 3, Flurstück 364

Bei diesem Objekt handelt es sich um ein vermietetes Wohnhaus. Zur künftigen Vermietbarkeit für dieses Objekt ist ein Schallschutz unabdingbar. Die Übernahme der Kosten für Maßnahmen die ggf. am Gebäude erforderlich werden, wird hiermit gefordert. Sofern Schäden am Objekt durch maßnahmenbedingte Erschütterungen entstehen, wird hiermit schon heute Schadenersatz geltend gemacht.

Wohngebäude , Im Haag 29

Gemarkung Elten, Flur 21, Flurstück 213

Das Grundstück ist in Erbpacht von der Stadt Emmerich am Rhein an einen Dritten vergeben und mit einem Wohngebäude bebaut. Zur künftigen Verwertbarkeit dieses Grundstücks ist ein Schallschutz und Erschütterungsschutz unabdingbar. Die Übernahme der Kosten die ggf. auch am zukünftigen Gebäude erforderlich werden, wird hiermit gefordert.

unbebaute Grundstücke

Bauplatz Im Haag 29

Gemarkung Elten, Flur 21, Flurstück 217

Das Grundstück ist momentan nicht bebaut stellt aber aufgrund seiner Lage und Größe eine Entwicklungsfläche für die Stadt Emmerich am Rhein dar. Um die künftige Verwertbarkeit dieses Grundstücks zu gewährleisten, ist ein Schallschutz und Erschütterungsschutz bzw. die Übernahme zukünftiger Kosten für den Schutz der Gebäude durch die Deutsche Bahn AG notwendig. Dies wird hiermit gefordert.

Konzertmuschel, Dr.-Robbers-Str.

Flur 16, Flurstück 258

Die mit einer Bühne (Konzertmuschel) bebaute Fläche wird vom Eltener Musikverein u. A. für die sogenannte Musiknacht genutzt. Das parkähnliche Areal dient der Naherholung. Durch den Bau geeigneter Lärmschutzwände an der Bahntrasse ist darauf hinzuwirken, dass die bisherige Nutzung weiterhin möglich bleibt. Ferner ist das Flurstück 258 Entwicklungsfläche für die Stadt. Es ist, neben geeigneten Lärmschutzmaßnahmen, dafür zu sorgen, dass künftige Gebäude einen ausreichenden Schutz vor Schäden durch Erschütterung erhalten.

Wald- und Erholungsflächen (allg.)

Der Ortsteil Elten ist auf dem Weg zur Weiterentwicklung zu einem „Kneipkurort“. Es ist daher notwendig, dass Naherholungsflächen nicht nur vorgehalten sondern auch bestimmungsgemäß genutzt werden können. Aus diesem Grunde ist darauf zu achten, dass entsprechende Lärmschutzmaßnahmen - insbesondere Flur 3 Flurstück 1363, Flur 9 Flurstück 273, Flur 10 Flurstück 226 und 261 sowie Flur 12 Flurstück 241 - ordnungsgemäß vorgenommen werden.

Schulgebäude

Luitgardis Schule

Gemarkung Elten, Flur 11, Flurstück 163

Bei der Luitgardis Schule handelt es sich um eine Grundschule mit Sporthalle und Schwimmbad. Um die Lernqualität an dieser Schule im vorhandenen Umfang weiter gewährleisten zu können, wird ein voll umfänglicher Schallschutz gefordert. Die ggf. am Gebäude anfallenden Kosten werden hiermit geltend gemacht. Ferner wird gefordert, dass auch für

dieses Objekt Sorge zu tragen ist, so dass im Falle von Erschütterungen keine Schäden entstehen. Falls diese eintreten sollten, wird hiermit Schadenersatz gefordert.

Feuerwehrgebäude

Feuerwehrgerätehaus Elten

Gemarkung Elten, Flur 21, Flurstücke 52 und 74

Das in der Europastraße 2a gelegene Feuerwehrgerätehaus des Löschzuges Elten, wird nicht nur für die Unterbringung der Fahrzeuge und sonstigen Gerätschaften des Löschzuges genutzt. Auch finden hier Schulungen statt, die einen entsprechenden Lärmschutz erfordern, so dass eine störungsfreie Kommunikation ermöglicht werden kann. Ein entsprechender Lärmschutz – ggf. auch am Gebäude selbst – wird hiermit gefordert. Ferner wird Schadenersatz für eventuell auftretende Erschütterungsschäden auch bereits geltend gemacht.

Sonstiges

Die entlang der Lobither Straße zwischen Gleistrasse und Bundesgrenze befindlichen, als Gemeinbedarf dargestellten Flächen, sind fälschlicherweise als solche markiert.

5 DENKMÄLER

Schutzbedarf von Baudenkmalern

A. Denkmalbereich Elten

Die Satzung für den Denkmalbereich Elten in der Stadt Emmerich vom 18.02.1998 legt den Schutz des Gebietes „Elten“ als Denkmalbereich gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz NRW fest.

Der Denkmalbereich umfasst die miteinander verknüpften Teilbereiche Hochelten und Niederelten.

Die Grenze des Denkmalbereiches ergibt sich aus dem als Anlage 07 beigefügten Plan, der Bestandteil der Satzung ist.

In dem Geltungsbereich dieser Satzung sind geschützt:

1. Das Erscheinungsbild mit Proportionen, Formen und Verdichtung entlang der historischen Straßenzüge, dem Markt als Ortsmittelpunkt Niedereltens und dem von der Kirche St. Vitus überhöhten Plateau Hocheltens;
2. die Grün- und Freiflächen samt historischer Parzellierung; die topographische Situation des Eltenberges mit bewaldetem Steilhang auf den Süd- und Westseiten und dem sanft abfallenden Nordhang;
3. die historische Wegeführung, die auf dem Nordhang des Eltenberges teilweise nur noch in der Parzellierung, Topographie und Bepflanzung ablesbar ist;
4. das Bild des Eltenberges mit der ehemaligen Stiftskirche vor jeglichen beeinträchtigenden baulichen Maßnahmen.

Der Ort Elten zeichnet sich durch sein besonders gut erhaltenes historisches Erscheinungsbild des 17. bis 19. Jahrhunderts aus, durch das die Entwicklung des Ortes als in der Ebene liegende Handelsstätte zusammen mit dem bedeutenden Stift auf dem Berge noch heute ablesbar ist.

(Anlagen 07 Karte zum Denkmalbereich siehe oben, Karte mit Darstellung erhaltenswerter Achsen und Gutachtliche Stellungnahme des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege zum Denkmalbereich)

Es ist sicherzustellen, dass bei Planung und Umsetzung von technischen Bauwerken im Denkmalbereich bzw. in der Umgebung des Denkmalbereichs die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Sinne des § 9 Abs. 3 DSchG NW in angemessener Weise Berücksichtigung finden und Veränderungen nur unter Wahrung der denkmalwerten Eigenart des Denkmalbereiches vorgenommen werden.

Die bewaldeten Hänge des Eltenberges sind zu schützen. Es sind Maßnahmen bzw. Planungsalternativen zu prüfen, durch die nachteilige Auswirkungen auf den Denkmalbereich ausgeschlossen werden können. Dieses gilt insbesondere für die in den Planfeststellungsunterlagen als nachrichtliche Übernahme dargestellte Planung der bergnahen Variante für die BÜ-Ersatzmaßnahme Emmericher Straße (B8).

Bei Eingriffen in den bepflanzten Böschungskörper südlich der Bahn im Zuge der Errichtung von Stützmauern ist durch Anpflanzmaßnahmen ein denkmalbereichsverträgliches Bild zu schaffen, das sich in die Umgebung einfügt.

B. Untersuchungsraumbreite nicht ausreichend, passiver Schallschutz an Denkmälern

In den Grundlagen der Umweltplanung wurde für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter eine schutzgutbezogene Untersuchungsraumbreite von 150 m festgelegt.

Dieser Untersuchungsraum ist eindeutig zu eng festgelegt, da u.a. insbesondere auch Denkmalbelange in die Abwägung des Schallschutzkonzepts einfließen sollen.

Lt. Anlage 12.11 – UVS, Teil C, Tab. 3, wird Baudenkmalern ein sehr hoher Raumwiderstand zugeordnet. In dieser Tabelle wird jedoch angemerkt, dass zum Bearbeitungszeitpunkt des Variantenvergleichs noch keine vollständigen digitalen Daten zu Baudenkmalen vorlagen. Demnach sind die Planfeststellungsunterlagen für die abschließende Beurteilung nicht geeignet und nicht ausreichend.

Bei näherer Sichtung der Unterlagen ist eine direkte Betroffenheit mehrerer hier nicht als Baudenkmal gekennzeichnete Gebäude durch verbleibenden Anspruch auf passiven Schallschutz und als Gebäude mit möglicher Restbetroffenheit hinsichtlich Erschütterungen erkennbar.

Lt. Planfeststellungsunterlagen 13.3 Blatt 2 Detaillageplan besteht an den eingetragenen Baudenkmalern

- Wohnhaus Sonderwykstr. 12 (Gebäude-ID 841)
- ehem. Rathaus, Streuffstr. 1 (Gebäude-ID 148)
- Kath. Pfarrhaus Bergstr. 4 (Gebäude-ID 478)
- Ehem. Stiftsgebäude Freiheit 2 (Gebäude-ID 1575)
- Wohnhäuser Lobither Str. 1 (Gebäude-ID 539)
- Wohnhaus Lobither Str. 3 (Gebäude-ID 903)
- Wohnhaus Lobither Str. 5 (Gebäude-ID 387)
- Wohnhaus Lobither Str. 7 (Gebäude-ID 721)

Anspruch auf passiven Schallschutz. Aus den Unterlagen ist nicht konkret ersichtlich, welche baulichen Verbesserungen der Umfassungsbauteile an den einzelnen Gebäuden zum Einsatz kommen sollen.

Dies betrifft insbesondere erlaubnispflichtige Eingriffe in die Bausubstanz wie beispielsweise den Einbau von Schallschutzfenstern.

In Abhängigkeit von den konkreten örtlichen Gegebenheiten ist eine Ertüchtigung der vorhandenen Fenster durch den Ausbau zu Verbund- und / oder Kastenfenstern in Betracht zu ziehen. Auf das Erfordernis der vorhergehenden bauphysikalischen Gesamtbetrachtung (Wandaufbau, mögliche Taupunktverschiebung) wird hingewiesen.

Es ist sicherzustellen, dass bei Planung und Umsetzung von Schutzmaßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Sinne des § 9 Abs. 3 DSchG NW in angemessener Weise Berücksichtigung finden und die Untere Denkmalbehörde beteiligt wird.

C. Untersuchungsraumbreite nicht ausreichend, Erschütterungen u.a.

Das im städtischen Eigentum befindliche Baudenkmal „Drususbrunnen“, Freiheit 5, ist eine besondere Attraktion für Touristen mit regelmäßigen Öffnungszeiten und ist fester Bestandteil von Führungen auf dem Eltenberg. Der „Drususbrunnen“ besteht aus einem obertägigen Tuffsteingebäude und einem ursprünglich etwa 80 m, heute noch 57 m tiefen, ausgemauerten, wasserführenden Brunnenschacht, der um 900 n. Chr. zur Versorgung der Burg auf dem Eltenberg angelegt wurde.

U.a. wegen der zu engen Untersuchungsraumbreite von 150 m für Kulturgüter wird unterstellt, dass das Denkmal hinsichtlich seiner Empfindlichkeit gegen Erschütterungen oder Folgewirkungen der Realisierung technischer Bauwerke im Umfeld (z. B. Grundwasserabsenkung) nicht untersucht worden ist.

Es ist der Beweis zu führen, dass das Denkmal „Drususbrunnen“ durch die geplanten technischen Bauwerke im Planungsabschnitt 3.5 keinen Schaden nehmen wird. Das Denkmal ist vor bauzeitlichen Schädigungen zu schützen.

Es ist sicherzustellen, dass bei Planung und Umsetzung von Schutzmaßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Sinne des § 9 Abs. 3 DSchG NW in angemessener Weise Berücksichtigung finden und die Untere Denkmalbehörde beteiligt wird.

D. Unzureichende Kennzeichnung eines Denkmals, Erschütterungen

Die gesamte Hofanlage Sonderwykstr. 12 ist ein eingetragenes Baudenkmal. In den Planfeststellungsunterlagen ist fälschlicherweise lediglich die straßenseitige Scheune als Denkmal kenntlich gemacht.

Das Wohnhaus Sonderwykstraße 12 ist in der Karte 14.3 Blatt 3 als Gebäude mit möglicher Restbetroffenheit hinsichtlich Erschütterungen dargestellt. Es handelt sich bei diesem Gebäude um ein Baudenkmal mit erhöhtem Schutzbedarf.

Es ist sicherzustellen, dass bei Planung und Umsetzung von Schutzmaßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Sinne des § 9 Abs. 3 DSchG NW in angemessener Weise Berücksichtigung finden und die Untere Denkmalbehörde beteiligt wird.

E. Erschütterungen während der Bauphase, Beweissicherung

Im Zusammenhang mit den verschiedenen Baumaßnahmen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke mit den weiteren notwendigerweise zu errichtenden technischen Bauwerken im Planfeststellungsabschnitt 3.5 muss von tlw. erheblichen Erschütterungen ausgegangen werden, die sich negativ auf die unterschiedlichen Baudenkmäler auswirken können. So können sich beispielsweise Fugen lockern und herausfallen oder Risse bilden, was zu Schäden / Frostschäden am Bauwerk durch ungehindertes Eindringen von Wasser führt.

Daher wird die Forderung erhoben, alle Denkmäler durch ein Beweissicherungsverfahren vor, während und nach Abschluss der Baumaßnahmen zu begleiten und jegliche durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Schäden an den Denkmälern zu ersetzen.

F. Statische Sicherungsmaßnahmen

Das an den Baubereich angrenzende Baudenkmal „Mühlenstumpf“ am Tichelkamp ist lt. Planfeststellungsunterlagen vor bauzeitlichen Schädigungen zu schützen.

Hinweis: Bei der künftigen Ausführungsplanung zur Verlegung der Straße Tichelkamp in Richtung Mühlenstumpf ist insbesondere zu berücksichtigen, dass das Baudenkmal vermutlich kein eigenes Fundament besitzt, sondern dass der derzeit vorhandene Mühlenberg die Funktion eines Fundamentes übernimmt.

Es ist sicherzustellen, dass bei Planung und Umsetzung von statischen Sicherungsmaßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Sinne des § 9 Abs. 3 DSchG NW in angemessener Weise Berücksichtigung finden und die Untere Denkmalbehörde beteiligt wird.

G. Kriegsbrücke am Spyker Weg

Die Kriegsbrücke am Spyker Weg ist in den Planfeststellungsunterlagen als Baudenkmal gekennzeichnet. Das geplante Baufeld grenzt unmittelbar an das technische Denkmal an.

Das Denkmal ist vor bauzeitlichen Schädigungen zu schützen.

Es ist sicherzustellen, dass bei Planung und Umsetzung von Baumaßnahmen in der Umgebung des Denkmals die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Sinne des

§ 9 Abs. 3 DSchG NW in angemessener Weise Berücksichtigung finden und die Untere Denkmalbehörde beteiligt wird.

H. Auflistung der Baudenkmäler im weiteren Umfeld des PFA 3.5

Im Umfeld der Bahnstrecke gibt es im Ortskern von Elten und in Hoch-Elten weitere Baudenkmäler, die ebenfalls besonders schützenswert sind.

Die nachfolgend aufgeführten Baudenkmäler gemäß Denkmalliste der Stadt Emmerich am Rhein liegen im Bereich des Planungsabschnittes 3.5, zum Teil im weiteren Umfeld.

Die Aufzählung folgt dem Schienenverlauf von Hüthum in Richtung Elten.

Auf die fortlaufende Nummerierung folgt die Nr. der Denkmallisteneintragung, anschließend die Bezeichnung des Denkmals und die Anmerkung „städtisch“ bei Denkmälern im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

01. Nr. 65	Gut Alt Voorthuysen, Voorthuysen 75	
02. Nr. 46	Gut Voorthuysen, Probstei 20	
03. Nr. 38	Haus Rietbroek 100	
04. Nr. 67	Kriegsbrücke am Spyker Weg	städtisch
05. Nr. 21	Ehem. Stiftskirche St. Vitus, Freiheit	
06. Nr. 22	Ehem. Stiftsgebäude, Freiheit 2	
07. Nr. 19	Wappenstein Hochelten, Freiheit 3	
08. Nr. 68	Drususbrunnen, Freiheit 5	städtisch
09. Nr. 72	Gefallenendenkmal Hochelten, Birkenallee	städtisch
10. Nr. 14	Wappenstein Seminarstraße / Ecke Bergstr.	städtisch
11. Nr. 26	Mühlenstumpf Tichelkamp	
12. Nr. 59	Evgl. Pfarrhaus mit Kirche, Emmericher Str. 1	
13. Nr. 40	Kath. Pfarrhaus Elten, Bergstr. 4	
14. Nr. 39	Haus Bergstr. 2	
15. Nr. 51	Hofanlage Sonderwykstr. 12	
16. Nr. 35	Ehem. Rathaus Elten, Streuffstr. 1	
17. Nr. 23	Kath. Kirche St. Martinus Elten, Streuffstr. 2	
18. Nr. 61	Kalvarienberg an der St.-Martinus-Kirche	
19. Nr. 50	Gaststätte und Wohnhaus Ratsstuben, Streuffstr. 3-5	
20. Nr. 56	Gaststätte „Het oude Posthuis“, Eltener Markt 17	
21. Nr. 42	Wohnhaus und Gaststätte, Eltener Markt 1	
22. Nr. 41	Hotel Wanders, Eltener Markt 2	
23. Nr. 57	Wohnhaus Eltener Markt 8	
24. Nr. 85	Grabdenkmäler auf dem alten Friedhof, Stokkumer Str.	städtisch
25. Nr. 24	Windmühle Stokkumer Str. 27	städtisch
26. Nr. 64	Wohn- und Geschäftshaus Klosterstr. 11	
27. Nr. 04	Haus Klosterstr. 24 - 26	
28. Nr. 34	Haus Klosterstr. 27	

- | | |
|------------|------------------------------------|
| 29. Nr. 66 | Backsteinvilla Lobither Str. 1 |
| 30. Nr.43 | Wohnhaus Lobither Str. 3 |
| 31. Nr. 52 | Wohnhaus Lobither Str. 5 |
| 32. Nr. 53 | Jugendstilwohnhaus Lobither Str. 7 |
| 33. Nr. 95 | Villa Erika, Zevenaarer Str. 111 |
| 34. Nr. 62 | Waldkreuz, Zum Waldkreuz |

Kurzbeschreibungen der einzelnen Baudenkmäler sind als Anlagen 07 beigefügt.

Schutzbedarf der Bodendenkmäler

- Änderung des Denkmalschutzgesetzes NRW

Das Erste Gesetz zur Änderung des Denkmalschutzgesetzes vom 16.7.2013 regelt u. a. eine frühzeitige Berücksichtigung von Bodendenkmälern bei öffentlichen Planungen, d. h. unabhängig von der Eintragung in die Denkmalliste.

- Erwartete Bodendenkmäler

Die im Umfeld der Trasse bekannten archäologischen Fundstellen lassen durch die Bau- maßnahmen weitere Funde erwarten. Das weitere archäologische Vorgehen hinsichtlich Prospektionsmaßnahmen muss mit dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland abgeklärt und im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden.

- Bodendenkmäler in Hoch-Elten

In den Planunterlagen wird unter „Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter“ das im Nahbereich der Trasse gelegene Bodendenkmal Burgwüstung Hoch-Elten (KLE 035) benannt. Der Schutzbereich dieses Bodendenkmals, tlw. im 150-m-Untersuchungsraum gelegen, ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht vollumfänglich dargestellt.

Auch das Bodendenkmal Burgwüstung ist vor bauzeitlichen Schädigungen zu schützen. Ein baulicher Eingriff innerhalb des Schutzbereiches ist auszuschließen.

Anlage 07 Beschreibung des Bodendenkmals Burgwüstung Hoch-Elten

- Burg und Stift

Der Schutzbereich des Bodendenkmals „Burg und Stift“ (KLE 252) auf dem Eltenberg grenzt an das Bodendenkmal Burgwüstung an. In den Planfeststellungsunterlagen fehlt seine Darstellung völlig.

Das Bodendenkmal Burg und Stift ist vor bauzeitlichen Schädigungen zu schützen. Ein baulicher Eingriff ist auszuschließen.

Anlage 07 Beschreibung des Bodendenkmals Burg und Stift

- Grenzbefestigung Emmerich-Elten

Ausweislich der Planunterlage (Ordner 1, Anlage 2, Ziffer 13.3.3, Erläuterungsbericht, S. 112 i.V.m. Ordner 7, Anlage 10.5) sind trassenferne Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Die Maßnahmen A/E 34 – Umbau nicht lebensraumtypischer Waldbestände - liegen tlw. im Schutzbereich des als Bodendenkmal Nr. 15 in der Denkmalliste der Stadt Emmerich am Rhein eingetragenen Bodendenkmals „KLE 255, Grenzbefestigung Emmerich-Elten“.

Es handelt sich hierbei um Relikte des 1. Weltkrieges mit 3 Linien von Deckungsgräben und noch erhaltenen Sprenglöchern und Betonresten der Unterstände. – Schutzbereichskarte siehe Anlagen 07.

Unter Beteiligung des Fachamtes – LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland ist sicherzustellen, dass bei Planung und Umsetzung der Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Sinne des § 9 Abs. 3 DSchG NW in angemessener Weise Berücksichtigung finden; im Falle dieses Bodendenkmals ist die Bezirksregierung als Untere Denkmalbehörde betroffen.

Die forstwirtschaftlichen Arbeiten im vorhandenen Waldbestand als Kompensationsmaßnahme für die geplanten Eingriffe in den Eltener und Hüthumer Naturraum ist eine wichtige Maßnahme vor Ort, die unter Rücksichtnahme auf das Bodendenkmal realisierbar sein sollte.

6 SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Heutzutage lautet die Frage nicht mehr, ob Lärm krank macht, sondern in welchem Ausmaß.

Das Umweltbundesamt beschreibt Lärm als psychosozialen Stressfaktor, der nicht nur das subjektive Wohlempfinden stört und belästigt, sondern auch schon bei niedrigeren, im Sinne von nicht gehörschädigenden Schallpegeln, unbewusst körperliche Stressreaktionen (extra-aurale Wirkungen) auslöst.

Gemäß der WHO Night Noise Guidelines for Europe (2009) werden im Bereich

von 30 bis 40 dB(A):	moderate Effekte beobachtet (Körperbewegungen, Aufwachreaktionen, (40 dB = LOAEL) bewusste Schlafstörungen), wobei empfindliche Gruppen stärker betroffen sind.
von 40 bis 55 dB(A):	Adverse Gesundheitseffekte messbar in Populationen. Empfindliche Gruppen sind jetzt erheblicher betroffen.
über 55 dB(A):	Die Situation ist zunehmend als gefährlich eingestuft für die Gesundheit der Bevölkerung. Ein großer Teil der Bevölkerung ist stark belästigt (highly annoyed). Das Risiko für Herz-Kreislaufkrankheiten ist erhöht.

Aufgrund dieser Fakten bilden Mittelungspegel und die Richtlinie Schall 03 aus 2000 sowie die Berücksichtigung des Schienenbonus keine sachgerechte Beurteilungsgrundlage mehr und sind aus Sicht des vorbeugenden Gesundheitsschutzes abzulehnen, insbesondere bei einem solchen zukunftsorientierten Projekt und dem davon betroffenen großen Bevölkerungskollektiv.

6.1 Lärmschutz aus städtebaulicher Sicht

Die Lärmschutzplanung der DB AG beruht im Wesentlichen auf der Errichtung von 2 bis 4 m hohen Schallschutzwänden aus Aluminium über Schienenoberkante sowie dem besonders überwachten Gleis. Schallschutzwände werden mit einem Regelabstand von $\geq 3,80$ m zum Gleis geplant. Dazu kommen streckenweise die Betonstützwände mit einer zusätzlichen Höhe von 0,5 bis 6,5 m (weitere Ausführungen siehe Kap. 6.3 und 1.3.4).

Städtebaulich hält die Stadt Emmerich am Rhein es für nicht ausreichend, in den Ortsteilen Hüthum und Elten nur kilometerlange Fluchten von Beton- und Aluminiumwänden vorzusehen, die eine enorme Trennwirkung hervorrufen und Angsträume entstehen lassen. Es gibt genügend Alternativen mit einer bahntechnischen Zulassung, die eine verbesserte Einbindung in das Ortsbild und den Naturraum gewährleisten.

Besonders innerhalb der Ortslagen sind nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein innovative Kombinationen aus niedrigen Kleinstlärmschutzwänden in Verbindung mit Schienenstegdämpfern, vegetativen Gabionen oder teiltransparenten Wänden vorzusehen. Im Bereich der Wohnbebauung ist mit vegetativen Gabionen oder vegetativen Lärmschutzwänden zu arbeiten. Die mit Steinen oder Erde gefüllten Drahtkörbe sind hochabsorbierend und bieten durch die Vegetation auch Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Zudem heizen sich die vegetativen Elemente nicht durch Sonneneinwirkung auf und verändern das Kleinklima mit Luftaustausch und Verwirbelungen durch Thermik geringer als Standardwände aus Aluminium oder Beton. Es gibt zweckmäßige Alternativen, die eine verbesserte Einbindung in das Ortsbild gewährleisten. Der Schallschutz der Bürger steht an oberster Stelle. Es müssen adäquat gestaltete Lärmschutzwände in die Untersuchung der Planung integriert werden. Betonwände und Stützwände sind in jedem Fall immer zu begrünen.

Insofern fordert die Stadt eine umfassende, konzeptionelle Überarbeitung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke. Die ausschließliche Vorgabe der preiswertesten Variante in Form von Lärmschutzwänden aus Aluminium ohne die Prüfung von Al-

ternativen ist fehlerhaft. Stattdessen sind im Planungsabschnitt innovative Kombinationen aus niedrigen Lärmschutzwänden, Schienenstegdämpfern, BÜG, massivem Betontrog mit Unterschutzmatten (siehe ‚Grötz-System im Kap. 10 Erschütterungen) und Schalldämmmatten für alle Bahngleise vorzusehen.

Dort, wo letztlich dann doch Aluminiumwände zum Einsatz kommen, fordert die Stadt Emmerich am Rhein deren durchgehende Begrünung bzw. Farbgebung.

In Bereichen, in denen es bisher ein offenes Umfeld und traditionelle Sichtbeziehungen ohne Angsträume gab, sollen diese auch erhalten bleiben. Insbesondere gilt dies für den Haltepunkt in Praest und den zu errichtenden Haltepunkt in Elten sowie im Bahnhof Emmerich.

Dort plädiert die Stadt Emmerich am Rhein für transparente Lärmschutzelemente wie z.B. der sog. ‚Glasbogenwand‘ (siehe hierzu Anlage 04 B). Sie ist im Interesse der Anliegerkommunen im Auftrag der Stadt Voerde auf ihre bautechnische Machbarkeit, ihre akustische Leistungsfähigkeit und ihre Zulassungsfähigkeit durch das EBA von der Ingenieurgesellschaft Niemann & Partner in Bochum und der Fa. Umweltconsulting Frank Treiber aus Potsdam in Zusammenarbeit mit Herrn Prof. Hanswille von der Universität Wuppertal geprüft worden und als genehmigungsfähig qualifiziert worden. Der Nachweis der Machbarkeit ist Voraussetzung dafür, dass das EBA als Planfeststellungsbehörde überhaupt eine solche transparente Gestaltung dem Grunde nach als Nebenbestimmung in die Planfeststellung mit aufnehmen kann, obgleich die konkrete Ausgestaltung erst Gegenstand der Ausführungsplanung ist. An anderen Gleisabschnitten, wo dies gestalterisch vorteilhaft wäre oder seitens der Feuerwehr aus Sicherheitserwägungen im Einsatzfall angeraten wird, fordert die Stadt Lärmschutzwandvarianten mit zumindest im oberen Teil transparenten Wänden vorzusehen. Es gibt zahlreiche Beispiele für transparente Wände an Schienentrassen, so u.a. an der Ausbaustrecke München-Ingolstadt, Abschnitt Süd (München, Grandauer Straße, Heerstraße, Ludwigstraße, Pasteurstraße, u.v.m.).

Die Stadt Emmerich am Rhein hält es für einen gravierenden Mangel der Planunterlagen, dass der Belang ‚Beeinträchtigung/Zerstörung des Stadt- und Ortsbildes‘ im Erläuterungsbericht zur Schalluntersuchung wie auch in der UVS überhaupt keiner näheren Prüfung unterzogen wurde. Selbst in der UVS werden zwar zu erwartende Beeinträchtigungen aufgeführt, konkrete Vorschläge zur Minderung oder zur Kompensation im Stadtgebiet werden jedoch nicht gemacht. Das ist nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein völlig unzureichend.

Aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein ist es städtebaulich nicht ausreichend, dass in den bebauten Ortslagen lediglich das Bild der Aluminiumschutzwände in Betracht gezogen wird.

Die von der DB AG vorgebrachte Argumentation, dass transparente Lärmschutzmaterialien, die an sie gestellten akustischen Anforderungen nicht erfüllen würden, trifft so nicht zu und ist daher nicht korrekt. Es gibt verschiedene Möglichkeiten Glaselemente als aktive Schallschutzmaßnahme zu erbauen.

Der zu erwartenden Minderung der Effizienz transparenter Wände im Hinblick auf die zu erzielende Schallpegelminderung durch die fehlende Absorptionseigenschaft im oberen (transparenten) Bereich kann durch eine höhere Ausbildung der oberen Wandkante entgegengewirkt werden. Laut der bahninternen Richtlinie RiL 804.5501,4 (2) (s.a. Richtlinie für bauliche Lärmschutzanlagen an Eisenbahnstrecken (RLE), Sonderdruck des Anhangs 3 zur DS 800 01) sind Lärmschutzwände zwar gleisseitig lärmabsorbierend auszubilden, unter Abschnitt 2 ‚Planungsgrundsätze‘, Abs.1 jedoch wird der Einsatz transparenter Wände grundsätzlich für möglich erachtet. Üblicherweise wird dieser Widerspruch dadurch gelöst, dass im unteren Bereich einer Lärmschutzwand hochabsorbierende und im oberen Wandbereich transparente Elemente verbaut werden. (Hersteller wie die Fa. Inkon GmbH mit ihrem Lärmschutzwandsystem LSW 30 sind ein gutes Beispiel für kombinierte Aluminium- und transparente Wandelemente, die über eine Zulassung der Deutschen Bahn

verfügen: gleiches gilt für die Fa. Otto Fuchs und ihre LSW, bzw. für die Fa. Forster Metallbau und ihre Produkte.)

Es wird gefordert, dass starre geschlossene Wände mit Glas aufgelockert werden. Glas als Baustoff lässt Blickbeziehungen entstehen und die städtebauliche Verträglichkeit wird erheblich verbessert. Zudem wird auch die Wahrnehmung der Umgebung aus der Bahn heraus erreicht. Der Vorwurf, dass transparente Lärmschutzmaterialien wie Glas die akustischen Anforderungen (hochabsorbierend oder absorbierend) nicht erfüllen, ist nicht korrekt. Es gibt Systeme wie z.B. von Exelencium, Modell Clearwall HS, die die normierten Kriterien durch Kombinationen mit hochabsorbierenden Komponenten erfüllen. Gleichzeitig werden bei diesem System Spiegelungen, Verschmutzungen und Graffiti vermieden. Es erfolgt ein Verbund verschiedener Materialien (Aluminiumlamellen, transparenter Kunststoff, Betonelemente), so dass der Lärmschutz durch Hochabsorption ($> 8 \text{ dB(A)}$) bei gleichzeitiger Transparenz erfüllt werden kann. In den Niederlanden sind transparente Wände auf weiten Teilen der Betuweroute Standard.

Weitere Produkte, wie die m2m-Wand der Fa. Calma-tec, können die Höhe von vorgesehenen aktivem Lärmschutz deutlich mindern (z.B. von 4 m auf 2,88 m).

6.2 Bauleitplanerische Einordnung der trassennahen Bereiche

In der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind Immissionsgrenzwerte festgesetzt, die die DB AG in den Wohngebieten entlang der Trassen einzuhalten hat.

Sie orientieren sich an der Art des Gebietes bzw. an seiner planerischen Ausweisung: Für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete muss ein Wert von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts eingehalten werden, für Dorf- und Mischgebiete ein Wert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Hinzuzurechnen ist der Schienenbonus mit 5 dB (A).

Flächennutzungsplandarstellungen

Für die an die Gleisanlagen im Planfeststellungsabschnitt 3.5 angrenzenden Bereiche beinhaltet der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Emmerich am Rhein folgende Darstellungen:

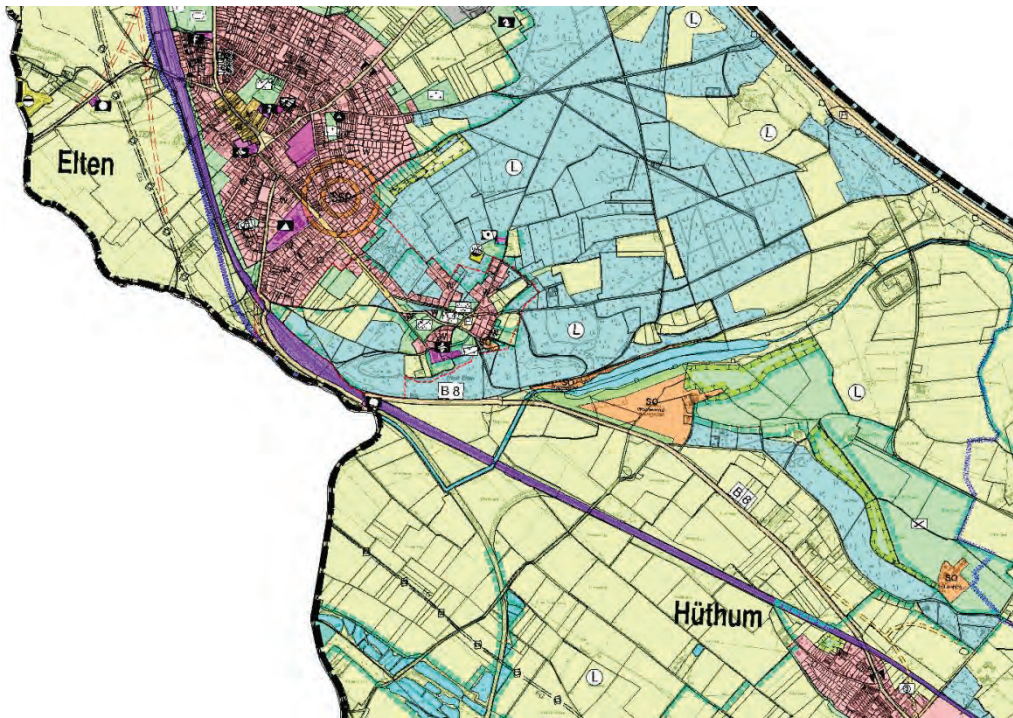


Abbildung 34 Auszug aus dem Flächennutzungsplan im südlichen Bereich des Planfeststellungsabschnittes 3.5

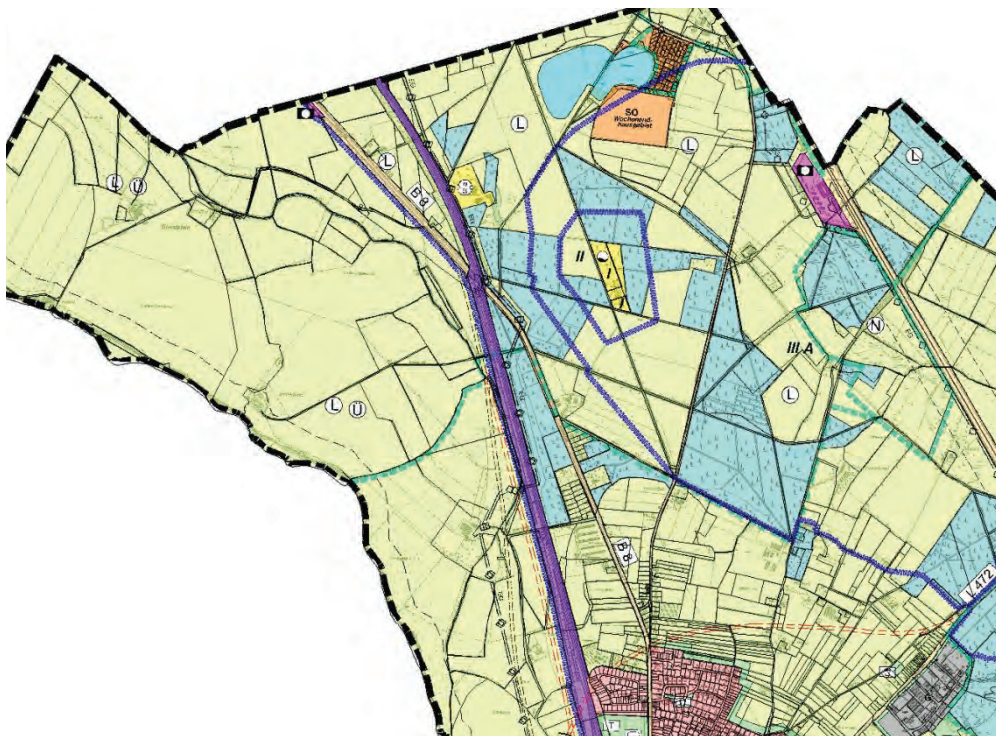


Abbildung 35 Auszug aus dem Flächennutzungsplan im nördlichen Bereich des Planfeststellungsabschnittes 3.5

In Hüthum an der Felix-Lensing-Straße beginnt der Planfeststellungsabschnitt 3.5. Hier stellt der Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein nördlich der Gleisanlagen landwirtschaftliche Flächen dar. Südlich der Gleisanlagen beginnt der Abschnitt ebenfalls mit einer Grünflächendarstellung, an die sich eine Wohnbauflächendarstellung anschließt.

Zwischen Hüthum und Elten befinden sich entlang der Gleisanlagen ausschließlich Landwirtschaftsdarstellungen. Im dem Bereich, wo sich die B 8 und die Gleisanlagen kreuzen, sind

nördlich der Gleise Flächen für Wald dargestellt. Daran schließt sich die Darstellung von Wohnbauflächen in Elten an. Südlich bzw. anschließend aufgrund des Verlaufes der Bahntrasse westlich sind ausschließlich Landwirtschaftsflächen dargestellt. Auf der Landwirtschaftsfläche ist zudem die Darstellung der Überschwemmungsgrenze nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommen worden.

An die Wohnbauflächen Eltens schließt sich zunächst die Darstellung einer Landwirtschaftsfläche an, die wiederum von der Darstellung einer Fläche für Wald abgelöst wird. Eine Besonderheit, die sich rund 500 m vor der Grenze zu dem niederländischen Staatsgebiet befindet, ist die Darstellung einer Versorgungsfläche mit der Zweckbestimmung Gasdruckregler.

Konkrete Bauleitplanung und Innenbereichsbebauung

Ein Großteil der an den Bahnbereich angrenzenden bebauten Flächen liegt im Geltungsbereich rechtskräftiger Bebauungspläne. Diese entwickeln sich aus dem FNP, so dass sich der jeweilige Gebietscharakter im Sinne der BauNVO, der maßgeblich für den immissionsschutzrechtlich zu beachtenden Schutzanspruch der einzelnen Nutzungen ist, hinlänglich aus den FNP-Darstellungen ergibt. Dies gilt auch für die unbeplanten bebauten Innenbereichsflächen in Bahnnähe.

Fazit

Es besteht keine Diskrepanz zwischen den planungsrechtlichen Vorgaben der Stadt Emmerich am Rhein und der Gebietseinordnung der Planungen der DB AG.

6.3 Erläuterungen zu den geplanten Schallschutzmaßnahmen

Die genauen Planungen für Schallschutzmaßnahmen richten sich nach den Ergebnissen aus der Schalltechnischen Untersuchung und aus Berechnungen.

Nach der zugrunde gelegten Prognose für 2025 des Betriebsprogramms ergibt sich, dass 247 Wohneinheiten tags und 1661 Wohneinheiten nachts die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten. Im Außenbereich (Campingplätze und Ferienwohnsiedlung) kommt es im Nachtzeitraum zusätzlich zu 77 Überschreitungen.

Daher sieht die DB AG aktive Schallschutzmaßnahmen vor. Schallschutzwände sind nördlich der Gleise insgesamt auf ca. 2802 Metern und südlich der Gleise auf 850 Metern beabsichtigt. (Zusätzlich wird teilweise das Besonders überwachte Gleis (BüG) angewendet siehe Kap. 6.5) Schallschutzwände sollen laut DB AG aus dem Material Aluminium bestehen. Wände sollen auf der Bahn zugewandten Seite hochabsorbierend ausgebildet werden, was gewährleisten soll, dass der Schall nicht reflektiert wird und somit Mehrfachreflexionen ausgeschlossen werden.

Die Aluminiumschallschutzwände werden auf Stahlbetonsockel, die das Fundament der Wände bilden, aufgesetzt. Die Aluminiumwände haben laut DB AG eine Höhe zwischen 2 bis 4 m ab Schienenoberkante (SO). Genauere Details sind den folgenden Tabellen zu entnehmen, welche die aktiven Schallschutzmaßnahmen für den PFA 3.5 bahnrechts sowie bahnlinks zusammenstellen.

Tabelle 4 Schallschutzwände bahnrechts

Bezeichnung	Von km	Bis km	Länge/ m	Höhe über SO/ m
1	67.950	70.200	2250	4
2	70.200	70.550	350	3
3	ca. 72.411*	72.613	ca. 202	2

* überstehende Schallschutzwand aus den Niederlanden, nachrichtlich

Tabelle 5 Schallschutzwände bahnlinks

Bezeichnung	Von km	Bis km	Länge/ m	Höhe über SO/ m
4	65.000	65.850	850	4

Schallschutzwände werden mit einem Regelabstand von $\geq 3,80$ Meter und einem Mindestabstand von 2,35 Meter gemäß Unfallverhütungsvorschrift (GUV 30.1) zum Gleis geplant.

Die Schemata eines Regelquerschnitts sowie einer Teilansicht einer 4 Meter hohen Aluminium Schallschutzwand sind in den beiden folgenden Abbildung 36 und Abbildung 37 dargestellt.

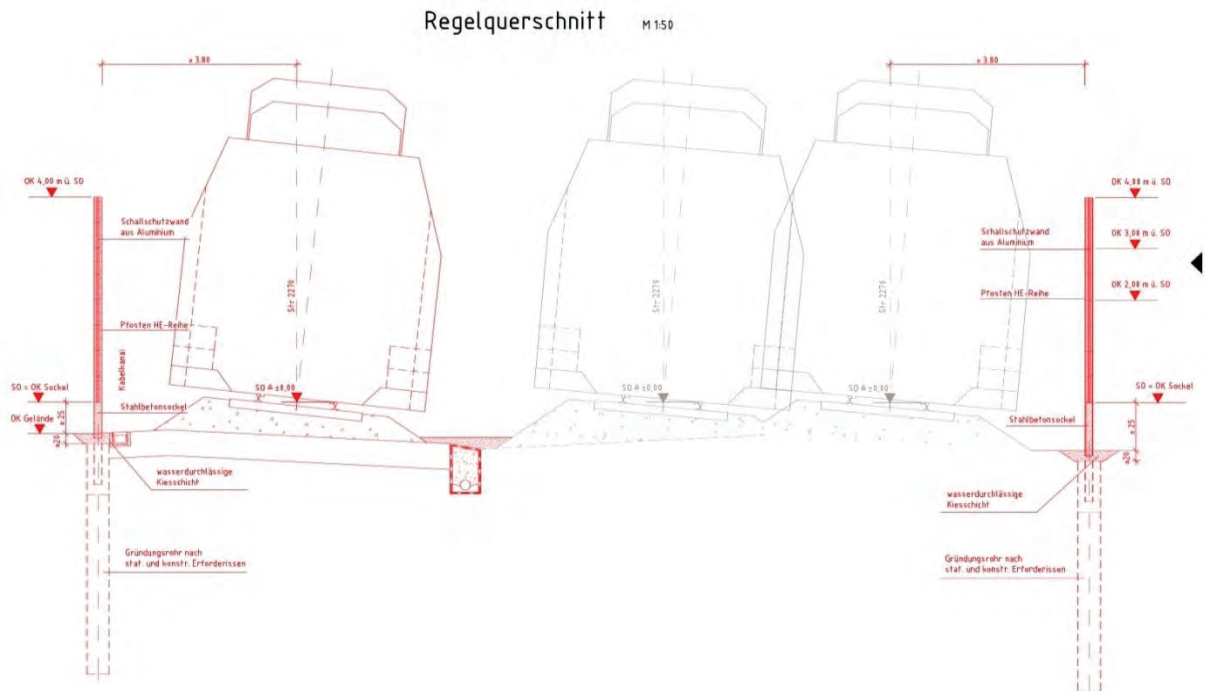


Abbildung 36 Regelquerschnitt

Teilansicht M 1:50
(Darstellung für 4,00 m hohe Schallschutzwand)

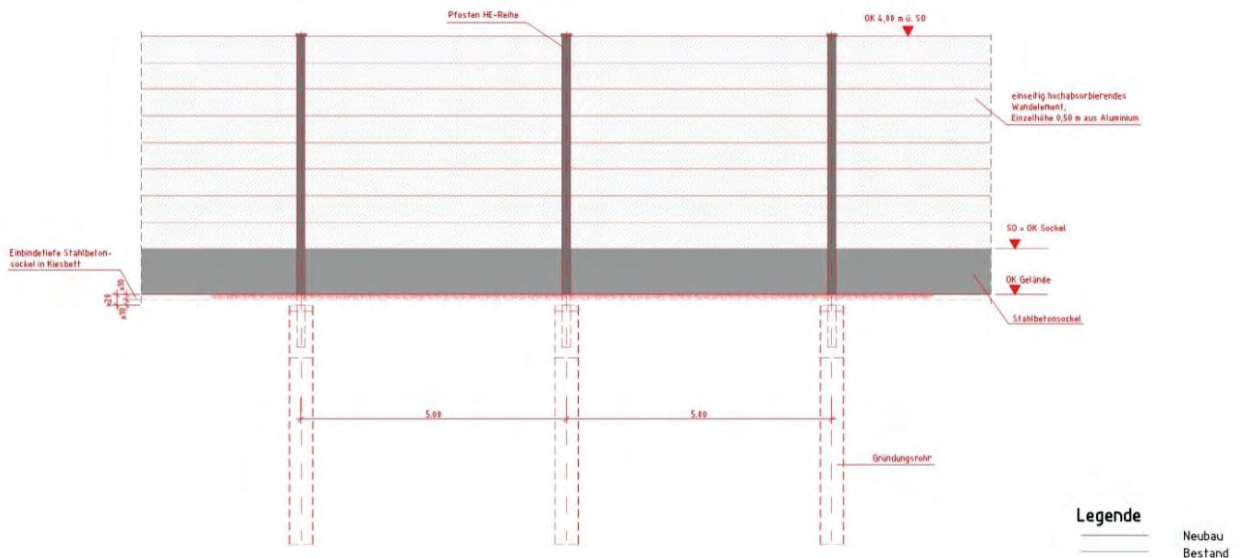


Abbildung 37 Teilansicht einer 4 Meter hohen Schallschutzwand

Trotz der Planungen seitens der DB AG Gebäude vor Emissionen zu schützen, haben nicht alle Gebäude einen Anspruch auf Schutz. Die Schutzbedürftigkeit richtet sich nach den Bestimmungen gemäß 16. BImSchV. (Für Details siehe Kap. 6.4)

6.4 Immissionssituation in den Ortsteilen und die daraus resultierenden Forderungen

Zusammenfassende Äußerungen zur Betroffenheit in den Ortsteilen sind dem Ordner 15, Anlage 13.1 ‚Erläuterungsbericht Schall‘, Kap. 9 ‚Ergebnisse der Berechnungen‘ zu entnehmen. (Die Einteilung der im folgenden Text beschriebenen Stadtgebiete orientiert sich an denen, die auch die DB im Erläuterungsbericht Schall gewählt hat.)

Hüthum (km 65,0 bis 66,0)

Insgesamt wurden in dem Bereich 143 Wohneinheiten durch die DB AG auf Immissionsgrenzwertüberschreitungen hin überprüft. Ergebnis der Untersuchung war, dass tags 58 und nachts 140 Wohneinheiten zu hohen Immissionsbelastungen ausgesetzt sind. Aus dem Grund sieht die DB AG Schallschutzwände mit einer Höhe von 4 m über SO südlich der Gleise vor. Zudem soll auch das Besonders überwachte Gleis (BüG) zum Einsatz kommen. Nach diesen aktiven Schallschutzmaßnahmen verbleiben noch 50 Wohneinheiten mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Für diese sieht die DB AG passive Schallschutzmaßnahmen vor.

Der Stadt Emmerich am Rhein ist es sehr wichtig, dass die verbleibenden Schutzfälle nach den aktiven Schallschutzmaßnahmen zusätzlich passiven Schallschutz erhalten.

Nordosten des PFA 3.5 (km 65,0 bis 67,2)

Seitens der DB AG wurden in dem Bereich 41 Wohneinheiten und 154 Außenwohnbereiche (Campingplatzstellplätze) auf Immissionsgrenzwertüberschreitung hin überprüft.

Ohne Schallschutzmaßnahmen sind 23 Wohneinheiten und 77 Außenwohnbereiche zu hohen Immissionswerten ausgesetzt. Als verhältnismäßige Maßnahme des Variantenvergleichs wurde das Besonders überwachte Gleis (BüG) als aktive Schallschutzmaßnahme vorgesehen. Durch diese Maßnahme sind bis auf 17 Fälle die Grenzwerte eingehalten. Die verbleibenden 17 Wohneinheiten mit nächtlichen Grenzwertüberschreitungen sollen laut DB AG mit passiven Schallschutzmaßnahmen geschützt werden.

Die Stadt Emmerich am Rhein ist mit den geplanten Schallschutzmaßnahmen in dem Bereich einverstanden.

Elten und Hoch-Elten (km 67,2 bis 70,4)

In Elten und Hoch-Elten hat die DB AG nördlich und nordöstlich der Gleise ca. 1500 Wohneinheiten auf Immissionsgrenzwertüberschreitungen übergeprüft. Die Ergebnisse ohne Schallschutz ergaben, dass 1450 Wohneinheiten nachts und 182 Wohneinheiten tags von Überschreitungen betroffen wären. Aus dem Grund sieht die DB AG aktive Schallschutzmaßnahmen vor. Zum einen werden nördlich der Gleise 3 bis 4 m hohe Schallschutzwände geplant. Zum anderen wird das BÜG in dem Bereich eingesetzt werden.

Nach diesen aktiven Maßnahmen verbleiben noch 12 Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag und 333 Wohneinheiten in der Nacht. Für diese sieht die DB AG passive Schallschutzmaßnahmen vor.

Der Stadt Emmerich am Rhein ist es sehr wichtig, dass die verbleibenden Schutzfälle den zugesagten zusätzlich passiven Schallschutz erhalten.

Nordwesten des PFA 3.5 (km 70,4 bis 72,613)

Nordwestlich von Elten und östlich der Gleise befinden sich laut DB AG 40 Wohneinheiten im Außenbereich, bzw. im Wochenendhausgebiet am Kiebitzsee, die nach den Immissionsgrenzwerten nach der 16. BImSchV überprüft wurden. Bei 28 Wohneinheiten werden die Grenzwerte nachts überschritten. Durch eine 3 m hohe Schallschutzwand (, die bis km 70,55 reicht,) sollen die Immissionen vermindert werden. Allerdings zeigten die Berechnungen, dass diese Maßnahme nur eine Wohneinheit davon profitiert. Für die verbleibenden 27 Wohngebäude mit nächtlichen Grenzwertüberschreitungen sieht die DB AG passive Schallschutzmaßnahmen vor.

Der Stadt Emmerich am Rhein ist es sehr wichtig, dass die verbleibenden Schutzfälle den zugesagten zusätzlich passiven Schallschutz erhalten.

Südwesten des PFA 3.5 (km 66,0 bis 72,613)

Im von der DB AG beschriebenen Gebiet befinden sich einzelne Wohngebäude im Außenbereich. Insgesamt 37 Wohngebäude sollen bis zum km 71,3 mit dem BÜG geschützt werden. Allerdings verbleiben nach diesem aktiven Schallschutz noch 5 Wohngebäude tags und 21 Wohngebäude nachts deren Grenzwerte überschritten werden. Die Bahn sieht für diese verbleibenden Gebäude passive Schallschutzmaßnahmen vor. Der Stadt Emmerich am Rhein ist es sehr wichtig, dass die verbleibenden Schutzfälle den zugesagten passiven Schallschutz erhalten.

Allgemeine Forderungen analog zum Erläuterungsbericht Schall

Für den kompletten Bereich des Planfeststellungsabschnitts 3.5 fordert die Stadt Emmerich am Rhein den zusätzlichen Einbau von Schienenstegdämpfern zumindest auf beiden Außengleisen, die dem Güterverkehr vorbehalten bleiben.

Auf S. 17 des Erläuterungsberichtes Schall geht die Bahn grundsätzlich von einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h auf allen Gleisen aus. Für das mittlere Gleis (Strecke 2279) kommt eine langfristige Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h in Betracht.

In den Tabellen der Emissionspegel auf Seite 18 wird außer für Regionalzüge (RB) und ICEs niedrigere Streckengeschwindigkeiten angegeben. Ist für die Zukunft sichergestellt, dass Güterzüge (SGV) nicht schneller als 100 – 120 km/h fahren?

Auf S. 18 des ‚Erläuterungsberichtes Schall‘ in Anlage 13.1 sieht die Deutsche Bahn allein die Fahrbahnart als Schotteroberbau mit Betonschwellen vor. Hier fehlt eine Alternativenprüfung wie evtl. Schutzmatte oder die besohlte Schwelle.

In der Anlage 13.1 in Kap. 7, „Variantenuntersuchung“ wird auf S. 26 durch die Bahn selbst gesagt, dass im Vergleich zum Kosten-Nutzen-Verhältnis, Belange wie die Vorbelastung auf der Schiene, Verschattung, Störung von Sichtbeziehungen, Stadtbild- und Landschaftspflege (Zitat): „mit geringerem Gewicht“ in die Abwägung eingestellt wurden. Die Gründe dafür erschließen sich nicht.

Hinweise und Beispiele für die erfolgreiche Realisierung teiltransparenter Lärmschutzwände werden sowohl im Kap. 6.1 wie auch im Kap. 0, Erläuterungsbericht unter dem Stichwort Stadtbildverträglichkeit gegeben.

Das BüG wird fast über den gesamten Streckenabschnitt 3.5 vorgesehen (siehe Kap. 6.5). Kurz vor der deutsch-niederländischen Grenze in einer nur wenig besiedelten Gegend des PFA 3.5 soll das BüG nicht eingesetzt werden. Die Stadt Emmerich am Rhein möchte Nachweise über die jeweils erfolgte Prüfung und ihr Ergebnis regelmäßig vorgelegt bekommen.

Im Kap. 10 der Anlage 13.1 ‚Schallschutz während der Bauzeit‘ fehlt die klare Vorgabe, dort, wo dies möglich ist, d.h. überwiegend auf der Seite, die der Ausbauseite mit dem dritten Gleis gegenüber liegt, zuerst auch den Schallschutz zu errichten, bevor der Streckenausbau beginnt. Damit kann der PFA 3.5 bereits vor Baubeginn wirksam geschützt werden. Entsprechend fordert die Stadt, bereits bei der Ausschreibung der Maßnahmen prioritär den Schallschutz zu gewährleisten, bevor die Gleisbaumaßnahme beginnt.

Da in diesem PFA 3.5 Schallschutzwände nur auf einer Seite des Gleises geplant sind, sollte es möglich sein, dass bereits vor dem Baubeginn der entsprechende aktive Schallschutz angebracht wird, um die angrenzenden Bewohner zu schützen. Das Ergebnis beschreibt, dass die Immissionsgrenzwerte nachts bei 1664 Wohneinheiten und 77 Außenwohnbereiche mit schutzbedürftiger Nutzung überschritten werden. Eine weitergehende Betrachtung des Baulärms und eine Baulärmprognose wird seitens der Stadt Emmerich am Rhein eingefordert, sobald da Bauverfahren und die Bauabläufe feststehen.

Auf S. 33ff wird beschrieben, dass die Betriebszeiten und die Arbeitsgeräusche der Baumaschinen insbesondere für die Nachtzeiten (zwischen 20 bis 7 Uhr) beschränkt sind und bei Verdachtsmomenten und Überschreitungen Messungen erforderlich werden. Die Abarbeitung des Themas Baulärm besteht nur aus einer zusammenfassenden Wiedergabe der einschlägigen AVV-Baulärm. Es wird gefordert, dass die geplanten Bauverfahren und -abläufe seitens des Vorhabenträgers dargelegt und u.a. akustisch in Form einer Geräuschprognose bewertet werden. Konkrete Lärminderungsmaßnahmen sind darzulegen.

Zudem fordert die Stadt Überprüfungsmaßnahmen zur Einhaltung der Betriebszeiten und Arbeitsgeräusche schon von Beginn der Baumaßnahme an. Was die Baustellenlogistik betrifft, wird gefordert, dass der Baustellenverkehr bzw. die Anlieferung im Planungsabschnitt 3.5 vorwiegend über die Bahntrasse und die Zuwege sowie Straßen bahnrechts erfolgt. Es wird nicht zugestimmt, dass Zu- und Abflussverkehre über angrenzende Wohnstraßen des Wohnortes Elten geführt werden. Im Fall von Nacht- und Wochenendbaustellen muss die Deutsche Bahn zum Schutz der angrenzenden Wohnbevölkerung eine lärmtechnische Untersuchung mit konkreten Aussagen zu den vorgesehenen Schutzmaßnahmen vorlegen und dies mit der Stadt Emmerich am Rhein abstimmen.

Die bisher vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen würden sich ändern müssen, wenn höhere Zugfrequenzen oder längere Züge, als vom Gutachter zugrunde gelegt, auf der Strecke fahren könnten. Schon eine geringe Pegelzunahme könnte eine Grenzwertüberschreitung bei all den Gebäuden auslösen, an denen die Grenzwerte nur knapp unterschritten werden. Daher bleibt die Stadt Emmerich am Rhein bei ihrer Forderung, dass das vorliegende Zugprogramm 2025 festgeschrieben werden muss, ähnlich wie die vorgegebene max. Zuglänge von 700 m (siehe Erläuterungsbericht Schall). Sollte eine höhere Auslastung der Strecke im Sinne ihrer maximalen Kapazität oder aber größere Zuglängen von 1.000 oder 1.500 m zu einem späteren Zeitpunkt angestrebt werden, muss eine erneute lärm- und erschütterungstechnische Untersuchung erfolgen.

Während der Nacht müssen Festlegungen getroffen werden, die den Lärm kontingentieren oder aber Geschwindigkeitsbegrenzungen für Güterzüge vorsehen. Eine beabsichtigte Verringerung der Fahrtgeschwindigkeit wird seitens der Stadt Emmerich am Rhein als eine ‚verkehrslenkende Maßnahme‘ aufgefasst und nicht als eine Regelung des Betriebsablaufes, wie sie per se nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sein kann (OVG Nieders. 7 K 3659/96).

Bedingt durch den zu erwartenden Technologiefortschritt in Bezug auf die Lärmentwicklung am Rad-Schiene-Kontakt ist mit einer Verringerung der Emissionen zu rechnen. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher eine in regelmäßigen Abständen durchzuführende Überprüfung der Werte und einen ggfs. daraus folgenden Rückbau der Höhe der Lärmschutzwände.

Lärmschutzwände zwischen der Bahnstrecke und der nachrichtlich geplanten Bundesstraße erachtet die Stadt Emmerich am Rhein nicht als sinnvoll (z.B. zwischen Bahn km 67,95 und 68,4). Als deutlich sinnvoller wird es erachtet, dass eine gemeinsame Lärmschutzwand für Straße und Schiene geprüft wird. Die Tunnelwirkung einer Straße mit Schallschutzwänden auf beiden Seiten soll, wenn möglich, verhindert werden.

6.5 Anmerkungen zum Einsatz des „Besonders überwachten Gleises“ (BÜG)

Es sind Abschnitte geplant, bei denen das Verfahren des besonders überwachten Gleises vorgeschlagen wird.

Das besonders überwachte Gleis (BüG) ist eine Lärminderungsmaßnahme, die im Zusammenhang mit dem PFA 3.5 auf einer Länge von 6300 Metern vorgesehen wird, von denen 300 Meter des BüG für den Schutz des PFA 3.4 verlegt werden.

Tabelle 6 Verlauf des „Besonders überwachtetes Gleises“

von km	bis km	Länge / m	Gleis 2270a	Gleis 2270b	Gleis 2279
Bereich BÜG - Planfeststellungsabschnitt 3.5 zum Schutz der Bebauung in PFA 3.4					
65,000	65,300	300	ja	ja	ja
Bereich BÜG - Planfeststellungsabschnitt 3.5					
65,300	71,300	6000	ja	ja	ja

Neben den besonders überwachten Gleisen sind auch Schallschutzwände seitens der DB AG geplant.

Unter dem BüG ist eine regelmäßige Gleispflege in der Form zu verstehen, dass die Schienenoberfläche turnusmäßig abgeschliffen wird, um die Riffelungen zu entfernen, die durch den Rad-Schiene-Kontakt und durch die Grauguß Klotzbremsen entstehen, mit denen die Mehrheit aller Güterwaggons derzeit noch gebremst werden. Seit 1998 hat die DB Netz AG vom Eisenbahnbundesamt die Genehmigung erhalten, das BüG anzuwenden. Diese Schallschutzmaßnahme bringt eine anerkannte Lärmreduktion von 3 dB(A). Durchschnittlich zweimal im Jahr kontrolliert ein mit empfindlichen Mikrofonen ausgerüsteter Messwagen den Schienenzustand und dokumentiert das Ergebnis. Ein Prozessrechner bereitet die Daten

über Riffelbildung und Rollgeräusche auf. Überschreiten sie die Richtwerte, muss das Gleis geschliffen werden.

Die Stadt Emmerich am Rhein legt äußersten Wert darauf, das Schleifen der Schiene im Vorfeld angezeigt zu bekommen und die Nachweise der Effizienz des Schleifens regelmäßig von der Bahn nach Durchführung der Maßnahme vorgelegt zu bekommen. Eine solche Zusage soll schriftlich erfolgen.

6.6 Anmerkungen zum Schienenbonus

Beim Lärmschutz vor Schienenverkehrslärm bezeichnet der Schienenbonus einen bei der Bildung des Beurteilungspegels zu berücksichtigenden Korrekturfaktor. So wird nach der deutschen 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) von 1990 der für die festgelegten Geräuschpegelgrenzwerte relevante Beurteilungspegel beim Schienenverkehr um 5 dB(A) geringer angesetzt als beim Straßenverkehr. Damit sind Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen erst dann gesetzlich erforderlich, wenn der Beurteilungspegel für Straßenverkehrslärm um 5 dB(A) überschritten wird.

Das elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wurde nach Anrufung des Vermittlungsausschusses am 23. April 2013 in die Wege geleitet. Demnach wird der Schienenbonus Anfang 2015 für Eisenbahnen entfallen.

Emmerich ist in der unglücklichen Situation, auf Grund der Länge des andauernden Verfahrens, als letzte Stadt an der Betuwe Ausbaustrecke in das Planfeststellungsverfahren zu kommen. Trotz der langen Zeit der Planungen kommt das Wegfallen des Schienenbonus für die Stadt Emmerich am Rhein zu spät, weil dieser erst Anfang 2015 wegfällt. Daher werden die Lärmwerte voraussichtlich noch nach den alten Maßstäben berechnet, obwohl sich in der Vergangenheit herausgestellt hat, dass dieser bisher gewährte Bonus sich als eine fälschliche Annahme einer geringeren Störwirkung von Schienenlärm gezeigt hat.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass es bei den Planungen der Vorhabenträgerin keine Besserstellung durch den Schienenbonus geben darf. Der Schienenbonus ist durch das Elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zum 01.01.2015 nicht mehr anzuwenden. Im Artikel 1 des Gesetzes heißt es, dass von der Anwendung des Gesetzes vor dem 01.01.2015 Gebrauch gemacht werden kann, wenn die Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden. Es ist nicht nachzuvollziehen, dass die Planung an der Betwestrecke sich nun seit Jahrzehnten hinzieht, und jetzt, da der Schienenbonus nunmehr abgeschafft wird, dies unter Ausklammerung der bis 2015 einzuleitenden Planfeststellungsverfahren erfolgen soll.

Gegen die Zulässigkeit der gesetzlichen Übergangsregelung bestehen im Übrigen erhebliche rechtliche Bedenken. Die 16. BImSchV beruht auf einer gesetzlichen Ermächtigung des Gesetzgebers an den Verordnungsgeber zum Erlass von Vorschriften über bestimmte Grenzwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, sowie über das Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen. Die Rechtsprechung ging bisher trotz einer Vielzahl in der Wissenschaft geäußerter Bedenken noch davon aus, dass der Verordnungsgeber bei der der Regelung des Schienenbonus in der Anlage zur 16. BImSchV die ihm durch das Grundgesetz gezogenen Grenzen (noch) nicht überschritten habe. Der Verordnungsgeber sei allerdings gehalten, die weitere wissenschaftliche Entwicklung im Blick zu halten und im Bedarfsfalle zu reagieren. Wenn nun der Verordnungsgeber selbst davon ausgeht, dass der Schienenbonus nicht mehr zu rechtfertigen ist, mithin dem Betroffenen nicht mehr zugemutet werden kann, dann muss diese Erkenntnis mit sofortiger Wirkung umgesetzt werden. Es ist kein tragfähiger Grund erkennbar, warum trotz gewandelter Erkenntnisse den Bürgern die sich aus der Anwendung des Schienenbonus ergebenden Nachteile noch zugemutet werden können, nur weil das Planfeststellungsverfahren vor dem Jahr 2015 eingeleitet worden ist.

Eine solche Regelung verbietet sich sowohl aus Art. 2 GG (Gesundheitsschutz) als auch aus Art. 3 GG (Gleichbehandlungsgrundsatz).

In der Öffentlichkeit wird es sicher eine breitere Akzeptanz für das Ausbauvorhaben geben, wenn freiwillig auf die Anrechnung des Schienenbonus verzichtet wird.

In § 3 der 16. BImSchV ist festgelegt, dass der Beurteilungspegel für Schienenwege nach Anlage 2 der Verordnung zu berechnen ist und der in Anlage 2 vorgesehene Abschlag von 5 dB(A) (sog. Schienenbonus) nicht für Schienenwege gilt, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden.

Angesichts einer angestrebten weiteren Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wird sich die festgestellte Lästigkeitsdifferenz zu Ungunsten der Schienenverkehrsgeräusche zur Abendzeit in Zukunft erhöhen. Hier zeichnet sich ein Zielkonflikt zwischen der aus Umweltschutzgründen angestrebten Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene und der damit zunehmenden Beeinträchtigung der Anwohner an Bahnstrecken zu lärmsensiblen Tageszeiten ab (s. Lärmbekämpfung Bd. 5 (2010), Nr. 2, Dirk Schreckenber, Hagen, Ulrich Möhler und Manfred Liepert, Münschen, „Gilt der Schienenbonus auch während der Abendzeit?“).

Der Lärm von Fahrzeugen, Eisenbahnen und Flugzeugen schränkt die Lebensqualität vieler Menschen erheblich ein. Hohe Lärmbelastungen führen nicht nur zu erheblichen Belästigungen, sondern stellen auch ein Gesundheitsrisiko dar. Hohe Lärmbelastungen führen dazu, dass städtische Gebiete ihre Attraktivität verlieren als Wohn- und Lebensraum.

Wo Lärm im Bereich Schienenverkehr unvermeidbar bleibt und das Güterverkehrsaufkommen weiter ansteigen wird, müssen innovative Konzepte für Schutzmaßnahmen ausgeschöpft werden. Reichen die aktiven Schutzmaßnahmen nicht aus, muss auch über Lärmkontingentierungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Güterverkehr in der Nacht gesprochen werden.

Die noch unzureichenden Instrumente für aktiven Lärmschutz an Schienenstrecken mit Kombinationen aus Schienenstegdämpfern, niedrigen Schallschutzwänden, Schalldämmmatten und Trog mit Unterschutzmatten müssen Einsatz finden, zum Schutz der örtlichen Bevölkerung.

Von Seiten der Stadt Emmerich am Rhein werden dementsprechend die folgenden Forderungen für den Lärmschutz erhoben:

- bei einem Verzicht auf den Schienenbonus im Sinne einer Gleichbehandlung muss eine neue Prüfung des Lärmschutzes erfolgen,
- es müssen für Lärmkontingentierung und Geschwindigkeitsbegrenzung des Güterverkehrs insbesondere während der Nachtzeiten Festlegungen aufgenommen werden.
- Für den aktiven Lärmschutz sind im Planungsabschnitt innovative Kombinationen aus niedrigen Lärmschutzwänden, Schienenstegdämpfern, BÜG, massivem Betontrog mit Unterschutzmatten (Grötz-System) und Schalldämmmatten für alle Bahngleise und alle Wohngebäude festzuschreiben.

7 ERSCHÜTTERUNGSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Die Stadt Emmerich am Rhein hat bereits Ende 2009 durch das Fachbüro Accon GmbH an 8 Gebäuden im Stadtgebiet, die konkret einwirkenden Erschütterungen und die Lärmbelastung während der Zugvorbeifahrten aufnehmen lassen, um zu prüfen, ob bereits vor der Intensivierung der Güterverkehre an den gleisnahen Grundstücken Immissionen auftreten, die die maßgeblichen Werte der DIN 4150 überschreiten. Diese Bestandserfassung und Auswirkungsprognose wird als Anlage 08 vorgelegt. Exemplarisch wurden zwei Objekte im vorliegenden Streckenabschnitt Elten (Lobithener Straße 13 und Im Haag 15) überprüft. Dabei kam heraus, dass die Orientierungswerte für den sekundären Luftschall in den Gebäuden überschritten werden.

Eine allgemeine Leitlinie im Immissionsschutz ist, dass bei einer wesentlichen Erhöhung der Immissionsbelastung und gleichzeitiger Überschreitung von Immissionsrichtwerten Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind.

Im Fall der Erschütterungseinwirkungen ist häufig in Planfeststellungsverfahren der DB AG zugestanden worden, dass die Bestandsbelastung um 20 % erhöht werden darf und der sekundäre Luftschallpegel um 2 dB(A) steigen darf, egal wie hoch die Bestandsbelastung absolut bereits ist. Selbst eine extrem hohe Bestandsbelastung darf demnach nochmals um 20 % erhöht werden, ohne dass sich eine Verpflichtung für Erschütterungsschutzmaßnahmen ergibt. Dies widerspricht praktisch allen anderen immissionsschutzrechtlichen Leitlinien. Aus fachlich objektiver Sicht ist diese Systematik deshalb abzulehnen. Hohe Belastungen dürfen nicht noch pauschal um 20 % bei den Schwingstärken und um 2 dB(A) beim sekundären Luftschall erhöht werden.

Im Fall des aktuellen Erschütterungsgutachtens der DB AG (ausgearbeitet vom Ingenieurbüro Obermeyer) kommt noch hinzu, dass die Bestandsbelastung um sogar 25 % erhöht werden darf. Die konkrete Festlegung für diesen Wert trifft das jeweilige EBA.

Gebäude mit Erschütterungseinwirkungen über den Anhaltswerten der DIN 4150 und häufigen maximalen sekundären Luftschallpegeln von über 35 dB(A) nachts sind starken Störwirkungen ausgesetzt und aus objektiver Sicht des Immissionsschutzes eigentlich Sanierungsfälle. Es sollte aus fachlicher Sicht unstrittig sein, dass für solche Gebäude der aktuelle Stand der Erschütterungsminderungstechnik an Bahnstrecken voll ausgeschöpft wird.

Für Streckenabschnitte an denen sich eine bemerkenswerte Anzahl von Wohngebäuden befindet, sind Erschütterungsschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn anhand von Prognoseberechnungen davon ausgegangen werden kann, dass an mehreren Wohngebäuden die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten werden oder häufige maximale sekundäre Luftschallpegel von über 35 dB(A) nachts auftreten.

Die erschütterungstechnische Untersuchung, PFA 3.5, Hüthum und Elten, durchgeführt von OBERMEYER Planen+Beraten GmbH basiert auf vor Ort vorgenommenen Beweissicherungsmessungen, und Messungen der Schwingungsausbreitung im Boden und Schwingungsemissionen verschiedener Zugattungen. Der Einwirkungsbereich der Erschütterungen wird zutreffenderweise bis auf 260 m eingeschätzt. Holzbalkendecken mit niedrigen Deckenresonanzfrequenzen reagieren in der Entfernung stärker als Betondecken mit höheren Deckenresonanzfrequenzen. Neun von 12 untersuchten Gebäuden haben laut Prognose so starke Erschütterungseinwirkungen zu erwarten, dass die Planfeststellungsvorgaben des EBA ohne wirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten werden können.

In den Beurteilungsgrundlagen, die von OBERMEYER Planen+Beraten herangezogen werden, fehlt nach wie vor eine Anforderung hinsichtlich des zulässigen maximalen sekundären Luftschallpegels bei Zugvorbeifahrten. Aus fachlicher Sicht machen maximale sekundäre Luftschallpegel von über 35 dB(A) nachts Erschütterungsschutzmaßnahmen notwendig. Darüber hinaus fehlt in den Ergebnistabellen, Anhang 3, Tabelle 1, die Angabe des oberen Anhaltswertes für die maximale, bewertete Schwingstärke KB_{Fmax} . Der KB_{Fmax} Wert kann laut

Obermeyer Tabelle 1 praktisch beliebig hoch liegen, ohne, dass damit ein Anspruch auf wirksamen Erschütterungsschutz ausgelöst wird. Aus fachlicher Sicht bedeutet die regelmäßige Überschreitung des oberen Anhaltswertes (Nacht) der DIN 4150 durch die mittlere maximale bewertete Schwingstärke keine Einhaltung der Beurteilungskriterien der DIN 4150. Die Anforderung der DIN 4150 wäre gemäß Abschnitt 6.5.3.5 nur dann eingehalten, wenn der obere Anhaltswert A_o nur selten überschritten wird. Es sind daher allein schon wegen der Überschreitung des $KB_{F_{max}}$ Wertes (Nacht) von 0,2 in Wohngebieten (WA und WR) und 0,3 in Mischgebieten (MI) wirksame Erschütterungsschutzmaßnahmen für die betreffenden Gebäude vorzusehen.

Das Thema Erschütterungsschutzmaßnahmen bedarf ebenfalls einer eingehenden Überprüfung durch die Bezirksregierung Düsseldorf und das EBA. Die Auswahl und Dimensionierung von Erschütterungsschutzmaßnahmen darf nicht ausschließlich einer restriktiven Kostenabwägung seitens der DB Projektbau unterliegen. Für Ortsbereiche in denen eine größere Anzahl von Wohngebäuden im Einwirkungsbereich der Erschütterungen liegen, ist bei Ausbaivorhaben im Range des Betuwe-Ausbaus, mit dem inkludierten, starken Anstieg des Güterverkehrs insbesondere in der Nacht, der aktuelle Stand der Erschütterungsminderungstechnik an Bahnstrecken voll auszuschöpfen. Dazu zählen z.B. Trogsysteme wie das sogenannte „Grötz-System“ (massiver Betontrog mit Unterschottermatte). Diese Erschütterungsschutzmaßnahme ist trotz ihrer in der Praxis nachgewiesenen hervorragenden Wirksamkeit und Eignung für Fernbahnstrecken der Deutschen Bahn AG in die Erwägungen von OBERMEYER Planen+Beraten nicht eingeflossen.

Stattdessen wird die Wirksamkeit von Trogkonstruktionen mit Unterschottermatten pauschal gering angesetzt und nur für das Neubaugleis (Gleis links) in Abschnitten mit entsprechender Betroffenheit als Maßnahme vorgesehen. Masse-Federsysteme werden trotz ihrer hervorragenden Wirksamkeit als Erschütterungsschutzmaßnahme grundsätzlich ausgeschlossen (angeblich aus Kostengründen).

Im Gegenzug wird die Wirksamkeit der besohnten Schwelle völlig überhöht eingestuft und, da sie die kostengünstigste Maßnahme ist, einseitig favorisiert. Die auffällig hohen Einfügungsdämmwerte die OBERMEYER der besohnten Schwelle in den Frequenzbereichen von 4 Hz bis 63 Hz zuweist, sind physikalisch nicht begründbar. Es bedarf daher einer eingehenden Überprüfung, ob die besohlte Schwelle das geeignete Mittel ist, um die Erschütterungseinwirkungen im Bereich Hüthum und Elten wirklich effektiv zu reduzieren.

Einen Vergleich der tatsächlich, physikalisch begründeten Wirkung der besohnten Schwelle und der von OBERMEYER angesetzten Minderung zeigt die folgende Tabelle.

Tabelle 7 Vergleich Einfügungsdämmung besohlte Schwelle Accon und Obermeyer

Vergleich der Einfügungsdämmung besohlte Schwelle		
	Ansatz Accon	Ansatz Obermeyer
f [Hz]	[dB]	[dB]
4	0.0	3
5	0.1	3
6.3	0.1	2
8	-0.1	2
10	-0.1	2
12.5	0.0	2
16	0.0	1
20	0.1	1
25	0.1	1
31.5	0.1	1
40	-0.4	4
50	-1.1	6
63	0.3	7
80	2.8	10
100	5.7	10
125	10.1	10
160	15.9	10
200	21.3	10
250	24.2	10
315	28.5	10

Der Ansatz der Accon GmbH hinsichtlich der Wirkung der besohnten Schwelle basiert auf Angaben des Materialprüfungsamtes Berlin (Prof. Dr. Rücker) für die Zugklasse Güterzüge. Die Tabelle (Einfügungsdämmung) zeigt, dass die besohlte Schwelle bei realistischer Einschätzung ihrer Wirkung (Ansatz Accon und MPA Berlin) in den tieferen Frequenzbereichen von 4 Hz bis 63 Hz praktisch keine nennenswerte Reduktionswirkung aufweist. Die Wirkungspotentiale der besohnten Schwelle liegen vielmehr in Richtung Verminderung des sekundären Luftschalls dessen Hauptanteile häufig im Bereich von 63 Hz bis 315 Hz liegen.

Die Stadt Emmerich fordert den optimalen Erschütterungsschutz für die Bereiche Hüthum und Elten zu bekommen. Wegen der umstrittenen Wirkung der besohnten Schwelle, ist der optimale Erschütterungsschutz das sogenannte „Grötz-System“ (massiver Betonrog mit Unterschottermatte), oder ein ähnlich wirksames Schottertrogsystem mit Elastomermatten, für alle drei Gleise in den Betroffenheitsbereichen Hüthum und Elten (km 64,850 bis km 65,890 und km 68,140 bis km 70,090 und km 70,410 bis km 71,230 und km 70,800 bis km 72,100). Der von OBERMEYER vorgeschlagene Erschütterungsschutz ist demgegenüber durchaus unzulänglich. Er beinhaltet für das rechte Gleis (Richtung Niederlande) und das mittlere Gleis ausschließlich die besohlte Schwelle. Lediglich für das linke Gleis (Richtung Wesel) wird Abschnittsweise ein Schottertrogsystem zugestanden (Ausnahme km 65,650 bis km 65,890 und km 68,875 bis km 69,075 und km 70,410 bis km 71,230 und km 71,800 bis km 72,100; in diesen Bereichen nur Schwellenbesohlung).

Im Einzelnen ist für die verschiedenen Bereiche der OBERMEYER Untersuchung folgendes anzumerken:

Bereich MO 1, Am Hövel 18. Als Erschütterungsschutz sind die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog nur für das linke Gleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ wird ohne hochwirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten und der Anhaltswert A_r Nacht wird voraussichtlich ebenfalls überschritten. Die Prognose weist ohne wirksamen Erschütterungsschutz einen $KB_{F_{max}}$ Wert von 0,32 aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 6 Gebäude.

Bereich MO 2, Emmericher Straße 60. Als Erschütterungsschutz sind die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog nur für das linke Gleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ wird ohne hochwirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten und der Anhaltswert A_r Nacht wird voraussichtlich ebenfalls überschritten. Die Prognose weist ohne wirksamen Erschütterungsschutz einen $KB_{F_{max}}$ Wert von 0,44 aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 3 Wohngebäude.

Bereich MO 3, Emmericher Straße 55. Als Erschütterungsschutz sind die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog nur für das linke Gleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ wird ohne hochwirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten und der Anhaltswert A_r Nacht wird voraussichtlich ebenfalls überschritten. Die Prognose weist ohne wirksamen Erschütterungsschutz einen $KB_{F_{max}}$ Wert von 0,35 aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 8 Gebäude.

Bereich MO 4, Von Bodelschwingh-Str. 58. Das Gebäude ist mit einem Abstand von 55 m zur Bahnlinie für den Betroffenenbereich nicht aussagekräftig. Entscheidender sind die Ergebnisse für das Gebäude Von Bodelschwingh-Str. 48a.

Bereich MO 5, Von Bodelschwingh-Str. 48a. Als Erschütterungsschutz sind die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog nur für das linke Gleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ wird ohne hochwirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten und der Anhaltswert A_r Nacht wird ebenfalls überschritten. Die Prognose weist ohne wirksamen Erschütterungsschutz einen hohen $KB_{F_{max}}$ Wert von 0,82 aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 6 Gebäude.

Bereich MO 7, Streuffstraße 36. Als Erschütterungsschutz sind die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog nur für das linke Gleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ wird ohne hochwirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten und der Anhaltswert A_r Nacht wird ebenfalls überschritten. Die Prognose weist ohne wirksamen Erschütterungsschutz einen hohen $KB_{F_{max}}$ Wert von 0,78 aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 12 Gebäude.

Bereich MO 8, Stockmannskamp 7. Das Gebäude ist mit einem Abstand von 55 m zur Bahnlinie für den Betroffenenbereich nicht aussagekräftig. Entscheidender sind die Ergebnisse für das Gebäude Stockmannskamp 14 (MO 9).

Bereich MO 9, Stockmannskamp 14. Als Erschütterungsschutz sind die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog nur für das linke Gleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ wird ohne hochwirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten und der Anhaltswert A_r Nacht wird ebenfalls voraussichtlich überschritten. Die Prognose weist ohne wirksamen Erschütterungsschutz einen $KB_{F_{max}}$ Wert von 0,35 aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 12 Gebäude.

Bereich MO 10, Im Haag 21. Als Erschütterungsschutz sind die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog nur für das linke Gleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ wird ohne hochwirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten und der Anhaltswert A_r Nacht wird ebenfalls voraussichtlich überschritten. Die Prognose weist ohne wirksamen Erschütterungsschutz

einen $KB_{F_{max}}$ Wert von 0,36 aus. Noch stärkere Erschütterungseinwirkungen hat in diesem Bereich das Gebäude Im Haag 15. Die Erschütterungsprognose von Accon liefert für dieses Gebäude einen sehr hohen $KB_{F_{max}}$ Wert von 0,99 (1. Obergeschoss). Betroffen sind in diesem Bereich ca. 9 Gebäude.

Bereich MO 11, Europastraße 25. Als Erschütterungsschutz sind die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog nur für das linke Gleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ wird ohne hochwirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten. Die Prognose weist ohne wirksamen Erschütterungsschutz einen $KB_{F_{max}}$ Wert von 0,23 aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 5 Gebäude.

Bereich MO 12, Prinz-Claus-Str. 50. Als Erschütterungsschutz sind die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog nur für das linke Gleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ wird ohne hochwirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten und der Anhaltswert Ar Nacht wird ebenfalls überschritten. Die Prognose weist ohne wirksamen Erschütterungsschutz einen $KB_{F_{max}}$ Wert von 0,49 aus. Betroffen sind in diesem Bereich mehrere Gebäude.

Bereich MO 13, Haagsche Straße 4. Als Erschütterungsschutz ist die besohlte Schwelle auf allen drei Gleisen vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ wird ohne hochwirksamen Erschütterungsschutz nicht eingehalten und der Anhaltswert Ar Nacht wird ebenfalls überschritten. Die Prognose weist ohne wirksamen Erschütterungsschutz einen extrem hohen $KB_{F_{max}}$ Wert von 1,08 aus. Das Gebäude liegt im Nahbereich des neuen linken Gleises und hat den höchsten prognostizierten $KB_{F_{max}}$ Wert im gesamten Untersuchungsgebiet.

Bereich nördlich Elten km 71,8 bis PfG, Zevenaarer Straße 300 und 302 bzw. 350. Als Erschütterungsschutz ist besohlte Schwelle nur auf dem linken Gleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für die Gebäude nicht aus. Aufgrund des geringen Erschütterungsschutzes wird in diesem Bereich der obere Anhaltswert (Nacht) für den $KB_{F_{max}}$ Wert voraussichtlich nicht eingehalten und der Anhaltswert Ar Nacht voraussichtlich ebenfalls überschritten. Betroffen sind in diesem Bereich drei Gebäude.

Nach gründlicher Prüfung durch das Gutachterbüro Accon enthält der Erläuterungsbericht Erschütterungen des Büros OBERMEYER an einigen Stellen Lücken, fachliche Defizite und sogar offensichtliche Fehler. In der Dokumentation der Beweissicherungsmessungen sind keine Spektren der Erschütterungsimmission der Zuggattungen auf die Gebäudedecken der Häuser vorhanden. Dies widerspricht den sonst üblichen Standards der Ausarbeitung von Erschütterungsgutachten. Ohne diese Immissionsspektren kann schlecht auf besonders erschütterungsempfindliche Gebäudedecken geschlossen werden.

Auffällig sind auch die tendenziell niedrigen Werte des sekundären Luftschalls (OBERMEYER Anhang 3, Tabelle 2). Die Zunahmen beim sekundären Luftschall zwischen Nullfall und Prognosefall fallen sehr gemäßigt aus. OBERMEYER berechnet im Vergleich zum Nullfall durchgehend relativ geringe Erhöhungen, die sich zumeist im Bereich von 2 dB bis 5 dB bewegen. Die von Accon durchgeführten Prognoseberechnungen liefern für die Gebäude Lobither Straße 13 und Im Haag 15 Erhöhungen im Bereich von **14 dB** bis **15 dB**.

Die Anforderungen an den maximalen sekundären Luftschall fehlen in der Tabelle von OBERMEYER (Anhang 3, Tabelle 2).

Alle von OBERMEYER (Anhang 3, Tabelle 2) angegebenen Mittelungspegel des sekundären Luftschalls sind tendenziell sehr niedrig und widersprechen den Erfahrungswerten für Wohngebäude in der Nähe vielbefahrener Bahnstrecken mit hohem Güterverkehrsanteil. Einen Vergleich mit den von Accon berechneten Werten zeigt die folgende Tabelle.

Tabelle 8 Vergleich Prognosewerte Mittelungspegel sekundärer Luftschall Accon und Obermeyer

IO-Schlüssel	Straße	Nr.	Nutzung	Prognosewerte Li max		Prognosewerte Accon	
				Accon	Obermeyer	Lr Tag	Lr Nacht
IO-07-EG	Lobither Strasse	13	WA	44.2	---	26.9	26.8
IO-07-OG1	Lobither Strasse	13	WA	41.9	---	27.4	27.5
IO-07-OG2	Lobither Strasse	13	WA	43.8	---	28.3	28.6
IO-08-EG	Im Haag	15	WA	57.6	---	42.3	42.2
IO-08-OG1	Im Haag	15	WA	54.2	---	38.6	38.5

Die Tabelle zeigt, dass die von Accon berechneten Werte der Mittelungspegel des sekundären Luftschalls deutlich über den von OBERMEYER für bahnahe Gebäude ermittelten Werten liegen (Vergleiche OBERMEYER Anlage 14.1, Anhang 3, Ergebnistabelle 2). Hinsichtlich des maximalen sekundären Luftschalls liegen die von Accon berechneten Werte ebenfalls tendenziell deutlich über den OBERMEYER-Werten. Die vom Ingenieurbüro OBERMEYER berechneten Werte des sekundären Luftschalls erscheinen für eine vielbefahrene Bahnstrecke nicht realistisch und erwecken größtenteils den Eindruck, als würde es signifikante Einwirkungen durch sekundären Luftschall im PFA 3.5 praktisch kaum geben. Dieser merkwürdige Sachverhalt sollte ebenfalls kritisch überprüft werden.

Fazit

Für die Situation nach dem geplanten Bahnausbau der Betuwe ist allgemein an allen untersuchten Gebäuden mit einem Anstieg der Erschütterungseinwirkungen zu rechnen. Die Ursache dafür ist das zusätzliche Gleis und die Erhöhung der Zugverkehrszahlen, insbesondere der Güterzüge in der Nacht.

Zukünftig ist, wie die Prognoseergebnisse zeigen, beim sekundären Luftschall allgemein mit einem deutlichen Anstieg zu rechnen. Dieser Umstand macht deutlich wie dringend entsprechende Schutzmaßnahmen zur Verminderung des sekundären Luftschalls zu empfehlen sind. Zudem ist zu prüfen, ob nicht seitens der Planfeststellungsbehörden Auflagen hinsichtlich des zulässigen maximalen sekundären Luftschalls während der Zugvorbeifahrten angezeigt sind.

Da der von der Deutschen Bahn AG beauftragte Gutachter die Wirksamkeit der Maßnahme einer besohnten Schwelle nach Meinung unseres Gutachters (Accon GmbH) völlig überhöht eingestuft hat, fordert die Stadt Emmerich am Rhein für alle drei Gleise im Bereich des PFA 3.5 den optimalen Erschütterungsschutz in Form des vorgenannten ‚Grötz-Systems‘, bestehend aus einem massiven Betongrog sowie einer Unterschottermatte.

8 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE GRUNDLAGEN DER UMWELTPLANUNG (GUP)

Die vorliegende UVS weist viele Mängel und Ungenauigkeiten auf, die eine Überprüfung und fachliche Stellungnahmen häufig erschweren oder aber gar nicht erst zulassen.

An der UVS als Ganzes übt die Stadt Emmerich am Rhein Kritik in folgenden Punkten:

- Die Sicherheitsfragen und -anforderungen an eine solche Strecke mit zukünftig hohen Gefahrgutanteilen sind absolut unzureichend beantwortet. Die möglichen Auswirkungen eines Gefahrgutunfalls auf die Schutzgüter Mensch und Natur sind nicht näher untersucht und bewertet worden.
- Die UVS geht nicht näher auf das Thema Lärmschutzwände und ihre städtebaulich verträgliche Gestaltung ein. Die Frage des aktiven Schallschutzes und wie man ihn kostengünstig und dennoch städtebaulich verträglich konzeptionieren und integrieren kann, über die Wahl der Materialien, die verschiedenartige Gestaltung, alternative Techniken oder andersartige Entwürfe wurde mit keinem Wort auch nur ansatzweise erörtert oder weitergehend geprüft. Lediglich als Vermeidungsmaßnahme wird die Begrünung von Schallschutzwänden aufgeführt, ansonsten wird darauf verwiesen, dass Gestaltung und Materialwahl der SSW nicht Regelungsbestandteil der Planfeststellungsunterlagen sei. Hier verlangt die Stadt Emmerich am Rhein eine Überarbeitung der Unterlagen und eine Abwägung und Berücksichtigung auch alternativer Lösungen, wie sie dem Gestaltungskonzept der Stadt zu entnehmen sind, im Gegensatz zu den favorisierten Einfachst-Aluminium-Lärmschutzwänden.
- An verschiedenen Stellen in den Planunterlagen betont die Deutsche Bahn zwar, dass die geplante Streckengeschwindigkeit grundsätzlich nur bei 160 km/h liegen soll, gleichzeitig will sie sich eine Hochgeschwindigkeitsoption auf Tempo 200 offen halten. Die Stadt Emmerich am Rhein geht davon aus, dass mit dieser Planfeststellung nur die rechtliche Grundlage für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h gegeben ist. Sollte in den nächsten Jahren eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h betrieblich vorgesehen werden, ist nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein ein erneutes Genehmigungsverfahren notwendig, welches die dann zu prognostizierenden Auswirkungen auf den Lärm- und Erschütterungsschutz zu untersuchen hat.

Insgesamt weist die UVS damit bereits gravierende Mängel gerade in Bereichen auf, die aus kommunaler Sicht höchste Priorität genießen. Insofern wird sie als Grundlage eines nachfolgenden Planfeststellungsbeschlusses ohne eine Überarbeitung und Verbesserung der diesbezüglichen Maßnahmen nicht anerkannt.

8.1 Allgemeiner Teil A der GUP - Erläuterungsbericht

(Anlage 12.1)

1. Auf S. 24 in Kap. 1.2 Vorhaben wird behauptet, (Zitat): „die Strecke erfülle überwiegend Aufgaben des Güterverkehrs“, das trifft so nicht zu. Nach Wahrnehmung der Anliegerkommunen an der ABS 46/2, erfüllt diese Strecke bisher primär eine wichtige Funktion im Personennah- und -fernverkehr, indem sie den Niederrhein an das Ruhrgebiet und an die Randstad Rotterdam anbindet. Hinzu kommt zukünftig die Option die Regionalverkehre grenzüberschreitend über Emmerich am Rhein bis Arnheim durch-zubinden. Die Gewährleistung dieser Mobilität hat bislang Vorrang auf der Schiene zwischen Emmerich am Rhein und Oberhausen. Die Stadt Emmerich am Rhein plädiert mit Nachdruck dafür, dass auch zukünftig ein genügend großes Zeitkontingent auf der Schiene freigehalten wird, um diese grenzüberschreitenden Verkehre ausweiten zu können. Da die Unterlagen dazu keinerlei Aussagen machen, fordert die Stadt Emmerich am Rhein im Zuge der Überarbeitung der Unterlagen von der Deutschen Bahn, dass sie detailliert darlegt, wie

sie genügend dieser Trassenkontingente sicherstellen wird, damit der VRR auch in Zukunft über genügend Spielraum verfügt, seine Personenverkehrsangebote zu erweitern und zu verdichten.

2. Bereits in ihrer Stellungnahme zum Scopingtermin vom 27.04.2004 in Emmerich am Rhein (siehe auch Kap. 1.4 auf S. 36) hat die Stadt Emmerich am Rhein besonderen Wert gelegt auf die stadtbildverträgliche Integration der Lärmschutzwände ins Ortsbild und auf eine Risikoanalyse bzgl. der Gefahrstoff- und Chemikalientransporte. Sollte Letzteres heute so noch nicht möglich sein, erwartet die Stadt Hinweise darauf, welche Instrumente bei Gefahrguttransporten vorgesehen werden, die eine schnelle Unterrichtung von Behörden oder Feuerwehren möglich machen, was ein aktuell auf der Schiene passierender Gefahrguttransport geladen hat. Die Stadt Emmerich am Rhein erwartet eine entsprechende Auskunft dazu in den Planunterlagen.
3. Bei den Vorbemerkungen in Kap. 1.7, die Auswirkungsprognose betreffend, kann die Stadt nicht akzeptieren, wenn sich die DB Projektbau auf den Standpunkt stellt, dass man eine Differenzierung nach Vorbelastungen aus der bestehenden Strecke und zusätzlichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens mangels geeigneter Standards und Maßstäbe nicht vornehmen könnte. Untersucht man die funktionalen Auswirkungen, die mit der Erhöhung der Streckenkapazität dieser zweigleisigen Strecke verbunden sein können, orientiert man sich an der gegenwärtigen Situation, die ja in Form von Zählungen, Berechnungen oder Messungen vorliegen. Außerdem fußt die Planunterlage auf den Bestandszahlen aus dem Jahre 2008 (83 Güterzüge pro Tag), gesplittet in Güter- und Personenverkehre. In der Prognose orientiert sie sich auf den Horizont 2025, so dass ihre Auswirkungen anhand der Lärm- und Erschütterungsprognosen, und orientierend an den Rahmenbedingungen in Form von Lärmsanierungswerten und anderen Regelwerken, durchaus Aussagen zu den Auswirkungen für die Wohngebäude an der Strecke schon heute zulassen würden.
4. Der auf S. 56 unter Kap. 3.3 erläuterte Stufenplan für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit zeigt als Stufe 1 die Erneuerung der Stellwerksanlagen in ESTW-Technik, die inzwischen in Emmerich umgesetzt worden ist. Neuerdings ist davon auszugehen dass die sog. Blockverdichtung zusammen mit der Anlage des 3. Gleises planfestgestellt werden wird und nicht mehr, - wie ursprünglich geplant -, Gegenstand eines eigenen Verfahrens sein wird.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert ein klares Bekenntnis der Bahn dazu, dass die Blockverdichtung erst nach vollständiger Realisierung des Lärmschutzes umgesetzt wird.
5. Beim Thema Tieferlegung in Kap. 3.5.3 auf S.63 wird diese Lösung, selbst für Teilstrecken, nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. Im Gegensatz dazu hat die DB AG an derselben TEN-Strecke auf einem Teilstück im Streckenabschnitte Freiburg – Basel einer Tieferlegung zugestimmt, insofern verlangt die Stadt Emmerich am Rhein eine Gleichbehandlung. Statt dessen gibt zwar die DB AG ein Votum ab, begründet dies aber recht pauschal, ohne jedoch sich soweit mit der Option auseinanderzusetzen, dass auch konkrete Angaben zu Kosten und Wirtschaftlichkeit bzw. zur Höhe des Grundwasserspiegels und anderen, für den Vergleich notwendiger Details gemacht werden. Zumindest müssten die Mehrkosten hergeleitet und beziffert werden.
6. Bei der Darstellung der Nullvariante in Kap. 3.5.10 wird nicht mitberücksichtigt, dass der Vertrag von Warnemünde auch die Bypässe über Venlo und Oldenzaal / Bad Bentheim beinhaltet, die an sich zu einer Streckenentlastung geführt hätten. Erst ihre Aufgabe

durch die Niederländer hat zu einer weiteren Belastung der hier betroffenen Anliegerkommunen geführt.

7. Die in Kap. 3.6.2 geplanten Entwässerungsanlagen, vor allem die tiefer gehender Art wie Rigolen und Sickerschächte stehen im klaren Gegensatz zu den Aussagen im Kap. Tieferlegung (3.5.3), wo einer Troglage bzw. einer Teiltieferlegung der Strecke mit dem Argument der zu hohen Grundwasserstände widersprochen wurde. Einleitungen in vorhandene Gräben bedürfen einer Genehmigung bzw. Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde beim Kreis Kleve wie auch mit dem Deichverband Bislich-Landesgrenze.
8. Die in den Schallschutzwänden zum Erhalt der Querung von Kleintieren vorgesehenen Aussparungen von 10 x 10 cm werden seitens der Stadt Emmerich am Rhein für zu klein erachtet, sollen sie ausgewachsenen Kleinsäugetern ein Verlassen der Gleisanlage ermöglichen. Weiteres zum Schallschutz finden Sie im entsprechenden fachlichen Teil der Stellungnahme.
9. Aushub- und Abbruchmaterialien sowie Altschotter, Schwellen und Schienen sollen nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein überwiegend auf der Schiene abtransportiert werden. Das hat die Deutsche Bahn in ihrem Massenkonzert konkret mit einzuplanen.
10. Beim Pkt. 3.6.9 Baulogistik akzeptiert die Stadt Emmerich am Rhein keinesfalls Baustraßen mit einer ungebundenen Deckschicht, die als Schotterstraßen ausgebildet werden sollen. Die Baustraßen müssen nach Auffassung der Stadt eine Breite von mindestens 6.50 m aufweisen, um einen Lkw/Lkw Begegnungsverkehr zu ermöglichen. Ungebundene Deckschichten werden bei der Herstellung von Baustraßen deshalb nicht akzeptiert, da zu große Belästigungen in puncto Staub, Matsch, Schlaglöcher und der Verschmutzung öffentlicher Straßen von Ihnen ausgeht.
11. Landwirtschaftliche Wegeflächen im Außenbereich haben i.d.R. eine Ausbaubreite von ca. 3.50 m und eignen sich weder in ihrer Breite noch in ihrem Unterbau bzw. in ihrer Tragfähigkeit dazu, den Schwerlastverkehr für die Baustellen der Bahn aufzunehmen. Zudem erfolgt über die Wirtschaftswege die Verkehrsabwicklung der Landwirtschaft wie auch des Fahrradtourismus. Beide dürfen durch den Lkw-Baustellenverkehr nicht eingeschränkt werden.
12. In der Tabelle 10 des Kap. 4.1, 'baubedingte Auswirkungen' fehlen die spezifischen negativen Folgen des Baustellenverkehrs auf die Einzelhändler und Dienstleister in den Ortsteilen, wo die Kunden z.T. erhebliche Umwege in Kauf nehmen müssen. Außerdem fehlen Einlassungen zu den Folgen für den ÖPNV und die Schülerverkehre im Speziellen. Dazu muss die Bahn ein konkretes Konzept vorlegen.
13. Unter Kap. 4.1.4 wird nicht eingegangen auf den Baustellenverkehr und seine Auswirkungen auf die Nachtruhe, z.B. in Form der sehr störenden Rückfahrsignale rangierender LKW.
14. Weiterhin fehlen in der Tab. 12 der betriebsbedingten Wirkfaktoren die Themen Gefahrguttransporte und Streckensicherheit.

15. Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein sind siedlungsnahe Freiräume immer bedeutsam für die Wohnbereiche und ihr Umfeld. Insofern stimmt sie der Einstufung ‚mittel‘ in Tab. 15 Kap. 6.2.2 nicht zu sondern fordert die Einstufung ‚hoch‘. Gleiches gilt in Tab. 16 für Parks, Spiel-, Sport-, und Grünanlagen, die dem Menschen zu seiner Erholung dienen.

16. Die Verfasser der Planungsunterlagen gehen davon aus, dass der Kreis Kleve aufgrund der geringen Reliefunterschiede keine nennenswerten Kaltluftbahnen erwartet. Zutreffend ist jedoch, dass in der Hetter und bis in die Rheinauen sehr häufig die Entstehung und Lagerung von Bodennebel beobachtet werden kann, also Kaltluftentstehungsgebiete gegeben sind, von denen die Ortschaften umringt werden. Kleinklima und Luftaustausch werden nach Auffassung der Stadt zukünftig durch die Anlage der Lärmschutzwände deutlich verändert werden, ohne dass jetzt bereits eindeutige Aussagen möglich wären, wo es zukünftig zu stärkeren Verwirbelungen und wo zu mangelndem Luftaustausch kommen wird. Dies sollte einer näheren Untersuchung unterzogen werden.

8.2 Spezieller Teil B, Erläuterungsbericht

(Anlage 12.2 – 12.10)

Im Erläuterungsbericht zum speziellen Teil B der Grundlagen der Umweltplanung (Anlage 12.2 in Ordner 9) wird im Wesentlichen auf den Status quo des Untersuchungsraumes eingegangen: auf die naturräumliche Ausstattung, auf die planerischen Vorgaben auf deutscher und niederländischer Seite, auf die Schutzgüter Mensch, Tier, Pflanze, Boden, Wasser, Luft und Klima, auf das Landschafts- und Ortsbild sowie auf die Kulturgüter. Die hierzu gemachten Ausführungen sind gerade im Hinblick auf die biotischen Faktoren als sehr umfassend zu beurteilen (s. auch Anlagen 12.3 – 12.10) und bedürfen keiner weiteren Kommentierung seitens der Stadt Emmerich am Rhein.

Anschließend beschreiben die Planunterlagen in Kap. 4 + 5 der Anlage 12.2 das Vorhaben, die Schutzgüter, machen Angaben zur Anlage des dritten Gleises, zu dessen Bau und Betrieb und stellen die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkungen dar.

Anregungen und Einwände dazu wurden bereits in den vorausgegangenen Fachkapiteln der städtischen Stellungnahme eingehend vorgetragen, so dass hier stellvertretend nur auf wenige Aspekte des Erläuterungsberichtes noch einmal eingegangen werden soll.

1. Unter 5.1.3 ‚Bahnhöfe und Haltepunkte‘ auf S. 104 verweist die Bahn darauf, dass diese in diesem Planfeststellungsabschnitt 3.5 nicht vorhanden seien, geht aber nicht darauf ein, dass die Stadt Emmerich am Rhein und der VRR wie auch das Land NRW hier bereits frühzeitig zu Beginn der Planungen darauf hingewiesen haben, dass ein Haltepunkt Elten neu errichtet werden muss. In diesem Zusammenhang gilt der Verweis auf Kap. 1.3.2 der städtischen Stellungnahme mit näherem Bezug zum Haltepunkt Elten.

2. Ausführungen unter Punkt 5.1.6 der Planunterlagen zum Thema ‚Zuwegungen für den Rettungseinsatz‘ wird mit Hinweis auf die sehr ausführlichen Darlegungen in Kap. 3 ‚Streckensicherheit‘ der städtischen Stellungnahme begegnet.

3. Was die Angaben zum Massenkonzent (Kap.5.2.4 auf S. 110) betrifft, wird erwähnt, dass ca. 3.100 Bahnschwellen, 360 cbm Abbruchbeton und 6.600 t Altschotter anfallen, die gebrochen und recycelt werden sollen. Es wird jedoch keine Aussage dazu

getroffen, wo diese Maßnahmen zum Brechen und Recyceln erfolgen sollen. Weiterhin geht die Bahn davon aus, dass beim Rückbau ca. 5.000 m³ Schwarzschiefer sowie 19.500 qm Schottermaterialien der Tragschicht anfallen werden. Hier sollte aus Sicherheitsgründen eine Beprobung der Teerpechbelastung vorgenommen werden, da in den 60/70-iger Jahren oftmals teerhaltige Straßenbaustoffe eingebaut worden sind, die nicht ohne Weiteres recycelt und wiederverwendet werden dürfen.

4. Aussagen in den Planunterlagen zu den sog. ‚nichtstofflichen‘ Emissionen (S. 115), d.h. zu den linearen Schallquellen entlang der Baustrassen, verursacht durch die (in angeblich untergeordneten Umfang) dort durchzuführenden Erdmassentransporte, wird ausdrücklich widersprochen. Diese Aussage kann in dieser Form nicht akzeptiert werden, da Bauvorhaben dieser Größenordnung, den Streckenausbau oder die Ersatzbauwerke betreffend, nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein veritable Großbaustellen sein werden, für deren Andienung in Form von LKW-Massentransporten die ländlichen Strassen in keiner Form ausgelegt sind. Diese Sachverhalte bleiben unerwähnt und werden nicht berücksichtigt. Insofern wird zwingend eine Beweissicherung der zu nutzenden Strassen und Wege gefordert und ihre Wiederherstellung nach Beendigung der Bauphase. Außerdem ist ein schlüssiges Konzept für die Abwicklung der landwirtschaftlichen Verkehre und für den Freizeitverkehr erforderlich.
5. Bei der Anpassung von Straßen und Wegen in Kap. 6.1. auf S. 113 wird nicht näher erläutert, wie sich im Einzelnen die Inanspruchnahme des trassenparallelen Bahnweges darstellen wird und wie im Falle der zeitweisen Nutzung als Baustraße die Anlieger ihre Grundstücke erreichen können.
6. Eine der betriebsbedingten Wirkungen des Schienenverkehrs (Kap. 6.3.1) ist die Emission von Feinstäuben gerade im schienen nahen Bereich, die bei Obstbäumen oder Imkereien zu schwerwiegenden Schädigungen führen. Der Vorhabenträger sollte darlegen, wie er mit den zunehmenden Feinstäuben der Zusatzverkehre umzugehen gedenkt.

8.3 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Teil C - Raumwiderstände und Variantenvergleich, Erläuterungsbericht

(Anlagen 12.11 – 12.16)

Die im Erläuterungsbericht Teil C betrachteten Raumwiderstände haben zu einer Festlegung geführt, auf welcher Seite des Bestandsgleises das neu hinzukommende 3. Gleis angebaut werden soll.

Bereits im Stadium der Vorplanung und auf Veranlassung der beteiligten Städte, wechselt das dritte Gleis im Verlauf der Strecke von Oberhausen bis zur Landesgrenze mehrmals die Seite. Allein im Bereich der Stadt Emmerich am Rhein geschieht dies dreimal. Das dritte Gleis kommt von Empel-Rees in Südlage bahnlinks an, wechselt aber ab Bahn-km 55.1 (bei Bahnweg 231) die Seite nach bahnrechts und verläuft dort bis zum Bahnhof Emmerich am Rhein. Ab dem Bahnhof Emmerich am Rhein wechselt das 3. Gleis erneut auf die bahnlinke Seite, auf der es bis kurz vor der Landesgrenze verbleibt. Der Anschluss an den niederländischen Teil der Strecke ist dann wieder bahnrechts geplant.

Das ist das Ergebnis einer sehr umfassenden Raumanalyse auf jedem der Streckenteilabschnitte, deren Raumwiderstände aufwendig ermittelt wurden. Zu den Tabukriterien gehörten primär die Wohnbauflächen in den Ortslagen, Gemeindebedarfsflächen oder FFH-

bzw. IBA - Gebiete (die dem Schutz der Vogelwelt dienen). Im Einzelfall konnten jedoch auch Naturschutz-, Lärmschutz- oder Wasserschutzgebiete sowie wertvolle Landschaftsbestandteile oder geologisch, schutzwürdige Objekte der Anlass für einen Gleisseitenwechsel sein.

Eine vertiefende Betrachtung findet man in der UVS (Anlage 12.11). Dort gibt es nähere Ausführungen zur Wahl der Ausbauseite in den Prüfbereichen 4 (Hüthum) und 5 (Elten-Landesgrenze) (S. 61- 69 im Kap. 1.6).

In Kapitel 4 der Planunterlagen in Anlage 12.11 wird ein umweltfachlicher Variantenvergleich der geplanten ABS 46/2 mit einer Umfahrung Emmerichs, wie sie bis vor kurzem noch als zeichnerische Darstellung Bestandteil des GEP war, vorgenommen. Die bau-, anlagen-, und betriebsbedingten Auswirkungen auf verschiedene umwelt- und naturschutzrechtlich zu berücksichtigenden Schutzgüter werden hier sowohl im Hinblick auf den Ausbau der bestehenden Strecke wie auch auf den Neubau einer siedlungsfernen Umfahrung hin dargelegt (siehe auch Anlage 12.15 als Anhänge zum Erläuterungsbericht C GUP, spezieller Teil).

Da jedoch inzwischen eine eindeutige politische Willensbildung stattgefunden hat, die per Ratsbeschluss sich auf den Ausbau der Bestandsstrecke festgelegt hat, wird dieser Teil der Planunterlagen nicht weitergehend kommentiert.

Das Kap. 5 des Erläuterungsberichtes in Anlage 12.11 befaßt sich mit dem Wechsel der Ausbauseite zwischen Elten und der Landesgrenze von bahnlinks nach bahnrechts und begründet diesen näher.

In den anschließenden Kap. 6 und 7 der UVS findet ein umfangreicher Variantenvergleich möglicher Bahnübergangslösungen im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen statt, sowohl in Hüthum wie auch in Elten:

- a. zu 4 verschiedenen Lösungsmöglichkeiten der BÜ-Maßnahmen Felix-Lensing-Strasse / Eltener Strasse (B8) in Hüthum und
- b. zu 3 verschiedenen Lösungsoptionen für die aufgrund ihres funktionalen Zusammenhangs gemeinsam betrachteten BÜ-Ersatzmaßnahmen Emmericher Strasse, Sonderwykstrasse, Lobither Strasse, Haagsche Strasse, Bindsberger Weg und Zevenaarer Strasse in Elten

Zur Situation in Hüthum:

Hier nimmt die Bahn Bezug auf 4 mögliche Varianten, wie man den Ersatz der beiden BÜ's kombiniert lösen kann. Die Stadt Emmerich spricht sich für die Variante 4 (V4) aus, die den Bau einer EÜ in der Lage des heutigen Bahnübergangs an der Eltener Strasse vorsieht, kombiniert mit der Anbindung der Felix-Lensing-Strasse über einen bahnparallelen Seitenweg, der in Höhe des Iltisweges wieder an die B8 anbindet.

Der von der DB angestellte Vergleich der Umweltauswirkungen der unterschiedlichen Fallgestaltungen in Hüthum und der damit verbundenen Ersatzbauwerke für die beiden genannten BÜ's läßt im Ergebnis nach Ansicht der DB Projektbau (Zitat)“ letztlich...keine klare Variantenempfehlung zu“, da keine der betrachteten Varianten ohne erhebliche Umweltauswirkungen realisiert werden kann.(S.205)

Zur Situation in Elten

In Elten vergleicht die DB Projektbau die Auswirkungen von drei unterschiedlichen Szenarien auf mögliche BÜ-Beseitigungen. Ausgangspunkt der Überlegungen ist eine jeweils variierende Strassenlage der B8. Unterschieden werden 3 Optionen:

- die Variante 1 Verlegung d. B8 auf die Ostseite der Gleise ab dem Viadukt am Eltenberg (besser bekannt als ‚Bergvariante‘),
- die Variante 2 (Rückbau BÜ Emmericher Strasse, Neubau einer SÜ in Höhe Tichelkamp)

- die Variante 3 (Neubau einer SÜ in Höhe Tichelkamp, Ausbau des T. zur B8-neu bis in Höhe SÜ/EÜ Lobither Strasse)

In Kap.7.2 (ab S. 207, Anlage 12.11) werden die einzelnen Bü's mit ihren denkbaren Varianten vorgestellt. Die Stadt Emmerich am Rhein votiert für folgende Lösungen:

Bü-Nr. 50 Emmericher Strasse (B8) für die Variante 1	(50_V1)
Bü-Nr. 51 Sonderwykstrasse für die Variante 1	(51_V1)
Bü-Nr. 52 Lobither Strasse (L472) für die Variante 2b	(52_V2b)
Bü-Nr. 53 Haagsche Strasse für die Variante 1	(53_V1)
Bü-Nr. 54 Bindsberger Weg für die Variante 1	(54_V1)
Bü-Nr. 55 Zevenaarer Strasse für die Variante 1	(55_V1)

Der Vergleich der bis zu 5 Varianten pro Bahnübergang betrachtet die Auswirkungen der jeweiligen Varianten auf die Schutzgüter Mensch, Pflanzen, Tiere, Biotope, Boden, Wasser, Luft, Kultur- und Sachgüter. Im Ergebnis (Kap. 7.5.2, Anl. 12.11) kommt die Bahn zu einer Variantenbeurteilung, die die Lösung als Vorzugsvariante ausweist, die die geringste Betroffenheit bei allen Schutzgütern auslöst.

8.4 UVS, Teil D – Auswirkungsprognose, zusammenfassender Erläuterungsbericht

Die Auswirkungsprognose ermittelt, beschreibt und beurteilt die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Folgewirkungen der Anlage des dritten Gleises auf die verschiedenen Schutzgüter Mensch, Tier, Pflanze Boden, Wasser, Luft, Landschafts- und Ortsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter und leitet daraus Betroffenheit ab. Die Umweltauswirkungen auf die wesentlichen Schutzgüter und Schutzgutfunktionen messen sich daran, wie sich deren Bedeutung oder auch Empfindlichkeit gegenüber den Umweltwirkungen bzw. ihren Wirkintensitäten verhält, je nachdem welche Schutzgutbestandteile oder -funktionen wie beeinträchtigt werden können.

1. Bei der Beurteilung des Schutzgutes Mensch fällt auf, dass der Verlust sozialer Nähe, die Teilung ganzer Ortsgemeinschaften, der Verlust oder die Beeinträchtigung wohnumfeldrelevanter Blickbeziehungen, das Abgeschnittensein von lokalen Zentren oder Kulturinstitutionen der Gemeinde, die längeren Umwege dorthin, gerade für mobilitätseingeschränkte Personen, also der gesamte gesellschaftsverändernde Aspekt der durch das Aufstellen der Lärmschutzwände aus Aluminium bewirkt wird, in diesem Verfahren als Teil der relevanten Vorhabenswirkungen auf das Schutzgut Mensch mit keinem Wort erwähnt wird oder wenigstens als abwägungserheblich dargestellt wird (siehe Tab. 1, S.9, Anlage 12.17). Das betrachtet die Stadt Emmerich am Rhein als einen Abwägungsmangel.

Bau- und anlagenbedingt gibt es in diesem PFA den Verlust von einem Wohngebäude, an ca. 462 Wohneinheiten werden nachts die relevanten Beurteilungspegel für Schallemissionen lt. 16. BImSchV überschritten, d.h. sie haben Anrecht auf Lärmschutzmaßnahmen, in 29 Schutzfällen verbleibt eine Betroffenheit von Wohngebäuden durch Erschütterungen und auf einer Länge von 3.652 m kommt es zur Unterbrechung von Sichtbeziehungen durch die geplanten Lärmschutzwände. (Tabelle 17, Kap.1.4, Anlage 12.17)

2. Beim Schutzgut Landschaft / Ortsbild geht der Vorhabenträger davon aus, dass allein durch bauzeitlich bedingte Auswirkungen im PFA 3.5 ein Verlust an landschaftsprägenden Gehölzstrukturen von 21.850 qm entsteht (Anl. 12.17, Tab.3, S.12); anlagenbedingt müssen Gehölze auf 119.992 qm entfernt werden. Das wird dazu führen, dass die Trasse durch die Freistellung von Gehölzen im Landschaftsraum weithin sicht-

bar werden wird. Dadurch wird die visuelle Trennwirkung der bis zu 5 m hohen Lärmschutzwände sowohl in den freien Landschaftsräumen als auch in den Ortsbildeinheiten z.B. des Ortsteiles Elten weitaus gravierender wahrgenommen werden.

In Anlage 10.1, Kap. 5.3.3.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes werden in einer umfangreichen Tabelle die geplanten Eingriffe den jeweiligen Maßnahmen der Kompensation gegenüber gestellt. Leider versetzen die Beschreibungen wie 'Wiederherstellung bzw. Anlage eines trassenbegleitenden Gehölzstreifens' trotz der beigefügten Flächenangaben den Leser nicht in die Lage, nachzuvollziehen, inwieweit tatsächlich der bau- und anlagenbedingte Verlust der bestehenden Vegetation qualitativ ausgeglichen wird. Gerade die Wiederherstellung trassenbegleitender Gehölzstrukturen für das Landschaftsbild wie auch die Kompensation von lufthygienisch bedeutsamen Gehölzstrukturen im Trassenbereich sind lt. Gutachter u. a. bereits zum Teil multifunktional über den Biotopausgleich an anderer Stelle erbracht.

3. Auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen kommen entlang der Strecke bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahmen von Teilen bedeutender avifaunistischer Lebensräume in einer Größenordnung von mehr als 33 ha zu.

4. Das Schutzgut Landschafts- und Ortsbild wird im besonderen Maße dadurch geprägt werden, dass bau- und anlagenbedingt, insbesondere durch die Anlage des trassenparallelen Arbeitsstreifens und die Flächen für Baustelleneinrichtungen, 4.380 qm landschaftsprägender, trassenbegleitende Gehölzstrukturen verloren gehen. Dadurch verliert die bestehende Strecke Teile ihrer landschaftlichen Einbindung. In den Siedlungsbereichen werden ortsbildprägende Gehölzstrukturen beseitigt und dadurch derselbe Effekt hervorgerufen. Verstärkt wird die Trennwirkung der Bahntrasse gerade in den Ortschaften durch die bis zu 5 m hohen Schallschutzwände. Daher lautet eine der vordringlichsten Forderungen der Stadt Emmerich am Rhein, dass die Lärmschutzwände im Stadtgebiet durchgehend begrünt werden sollen und dies bei ihrer Materialwahl und Gestaltung Berücksichtigung finden muss. Die begrünter Lärmschutzwände sollen dazu beitragen, die genannten negativen Folgewirkungen abzumildern und landschafts- und ortbildverträglichere Lösungen herbeizuführen.

9 LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN (LBP)

Der landschaftspflegerische Begleitplan dient als Instrument zur Behandlung von Eingriffen in Natur und Landschaft. Die durch die Anlage des dritten Gleises verursachten Eingriffe werden dargestellt, gleichzeitig legt der LBP Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich oder zum Ersatz von Eingriffen fest und bilanziert die damit verbundenen ökologischen Wertigkeiten, um nachzuweisen, ob und inwieweit der vorzunehmende Eingriff nach einer angemessener Kompensation als ausgeglichen gelten darf.

Diese Art der Bilanzierung orientiert sich immer an sogenannten ‚Schutzgütern‘ zu denen im vorliegenden Fall Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima sowie das Landschaftsbild gezählt werden.

Auffallend bleibt jedoch, dass in den Planunterlagen der durch den Ausbau der Strecke bewirkte Eingriff in das Schutzgut „Mensch“ anscheinend weit weniger Bedeutung genießt und deshalb kaum gewürdigt wird, im Verhältnis zu der Trennwirkung der Gleisanlage für die Avifauna oder dem von ihr ausgehende Kollisionsrisiko für Fledermäuse. Hieraus leitet die Stadt Emmerich am Rhein die Forderung ab, dass die Auswirkungen der Strecke auf das Schutzgut ‚Mensch‘ (Leib und Leben, Infrastruktur) in mindestens gleicher Intensität zu würdigen und zu bewerten ist wie der Eingriff in Natur und Landschaft.

Zu den Kommentierungen im Einzelnen:

1. Von den im 500-m-Korridor vorkommenden, als planungsrelevant eingestuften Vogelarten konnten im unmittelbaren Eingriffsraum lediglich das Vorkommen von Baumpieper, Eisvogel, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Kuckuck, Mäusebussard, Nachtigall und Rauchschwalbe als Brutvögel sowie Blässgans, Mäusebussard und Silberreiher als Rastvögel nachgewiesen werden. (Kap. 2.1.3 in Anlage 10.1)
2. Die Wild bzw. der Strang dient dem Biber als Wanderkorridor. Was die Amphibien betrifft, so wurden 7 Arten in nur 11 der potentiell als Laichhabitat geeigneten Gewässer im PFA 3.5 angetroffen. Es handelt sich um die noch weit verbreiteten Arten Teichmolch, Teichfrosch, Grünfrosch und Erdkröte, Grasfrosch und kleiner Wasserfrosch.
3. Im Kap. 2.3 wird gerade die Strukturvielfalt des PFA 3.5 hervorgehoben mit den waldbestandenen Höhenrücken des Hoevels und des Eltenberges bzw. der Waldkullissenlandschaft nördlich von Elten (Leege Heide) sowie den Offenland- und Agrarbereichen zwischen dem Bahndamm und dem Eltenberg. Eine prägende Rolle spielen für den lufthygienischen Ausgleich die bahnrassenbegleitenden Gehölzstrukturen und Baumreihen. Sie gelten gleichzeitig als Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung für das Landschafts- sowie Ortsbild. Gerade dieser Biotoptyp ist jedoch derjenige, der zu den meistbeeinträchtigten Biotoptypen zählt, wenn es um die Anlage des dritten Gleises geht. Auch als Sicht- und Lärmschutz sollte der Erhalt der trassenbegleitenden Gehölze überall dort Vorrang haben, wo auf der, dem Ausbau gegenüberliegenden Seite, der Erhalt des Bewuchses in Einklang gebracht werden kann mit den zu errichtenden Lärmschutzelementen.
4. Dass überall dort dauerhafte Beeinträchtigungen vermieden werden, wo nur bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen rekultiviert bzw. in den Ausgangszustand zurückversetzt werden können (Kap. 3.2), hält die Stadt Emmerich am Rhein für selbstverständlich.
5. Es gibt in diesem PFA verbleibende, erhebliche Verluste von Laubwald (knapp 4 ha) und Gehölzen (4,4 ha).

6. Laut Angaben der Bahn in Kap. 4.3 wird (Zitat) „das Ortsbild im Bereich von Elten und das Landschaftsbild der umgebenden Freiräume durch die geplanten, bis zu 4 m aufragenden Schallschutzwände deutlich verändert“. Eine Möglichkeit der Minderung dieser gravierenden Beeinträchtigung des Ortsbildes besteht in einer anderen Materialwahl der Lärmschutzwände (LWS) sowie in begleitenden Ersatzpflanzungen. Eine alternative Gestaltung der Lärmschutzwände wird von der Deutschen Bahn erst gar nicht erwogen. Das hält die Stadt Emmerich am Rhein für abwägungsfehlerhaft. Trassenbegleitende Ersatzpflanzungen und die Begrünung der Lärmschutzwand werden in jedem Fall gefordert.
7. In der Erläuterung des methodischen Vorgehens beim Kompensationskonzept (Kap. 5, S. 42 ff) läßt sich die Deutsche Bahn u.a. von den Zielsetzungen des ‚Ökologischen Flächenkonzeptes für Kompensationsmaßnahmen der Stadt Emmerich am Rhein‘ leiten. Sie bekennt sich damit u.a. zu dem Ziel, Kompensationsmaßnahmen zukünftig in Grünlandbereiche mit Minderertrag zu lenken, um so eine Schonung landwirtschaftlicher Kernbereiche zu erzielen. Die Stadt Emmerich am Rhein würdigt diese Vorgehensweise ausdrücklich.
8. Besonders wichtige Maßnahmenkomplexe für eine funktionale Kompensation in diesem Abschnitt sind die Wiederherstellung der landschaftlichen Einbindung entlang der Trasse durch die Neuanlage begleitender Gehölzstrukturen, die randliche Stabilisierung und Wiederherstellung von Waldrändern sowie die Schaffung von Ersatzhabitaten besonders für Vögel und Fledermäuse.
9. Teil der zukünftigen Bauwerksgestaltung der Lärmschutzwände ist unter anderem eine abschnittsweise Begrünung der ortszugewandten Seite der Schallschutzwände in Abstimmung mit der Stadt (Kap. 5.1.2.4 auf S. 46). Ungeklärt ist noch die Frage, wer im Anschluss an die Herstellung der Maßnahme für die Kosten der Pflege und Unterhaltung aufkommt. Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein muss eine vertragliche Regelung über die Unterhaltungskosten vor Abschluss der Planfeststellung abgeschlossen werden.
10. Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag sieht die Deutsche Bahn eine ganze Reihe von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vor, um die von dem Projekt ausgehenden Beeinträchtigungen zu reduzieren (Kap. 5.2) Ebenfalls formuliert sie 27 Schutzmaßnahmen, um in der Bauzeit weitere erhebliche Beeinträchtigungen zu vermeiden.
11. Die Deutsche Bahn unterscheidet bei der Kompensation von mit der Anlage des 3. Gleises verbundenen Eingriffen neben Maßnahmen der Bauwerksgestaltung (Anlage von Ökodurchlässen, Ansaat neu entstehender Böschungen, Wiederherstellung von Gehölzbeständen, Begrünung der gleisabgewandten Seite der LSW, Einbau von Kleintierdurchlässen in der LSW) zwischen zwei Arten von Ausgleichsmaßnahmen:
 - trassennahen (räumlich gebundenen) Funktionalmaßnahmen wie die Rekultivierung bauzeitlich genutzter Flächen, die Anlage von erneuerten Grabendurchlässen als ‚Ökotunnel‘, Gestaltung und Begrünung von Schallschutzwänden, naturnahe Begrünung und Gestaltung von Gräben, Böschungen sowie der Anlage neuer Gehölzstreifen, Baumreihen, Heckenpflanzungen und Grünstreifen im Nahbereich der Trasse (insgesamt 27 Maßnahmen).
 - und trassenfernen Maßnahmen wie die Aufforstung einer Grünlandfläche, der Umbau nicht lebensraumtypischer Waldbestände von nadelholzdominierten Forsten in Eichen-Birkenwälder und die Anlage von strukturreichen Waldrändern am Eltenberg die Entwicklung von Extensivgrünland mit Blühstreifen und Kopfweiden in Warbeyen, sowie die Anlage von Fischtreppen am Netterdenschen Kanal.

Grundsätzlich erwartet die Stadt Emmerich am Rhein zunächst einen trassennahen Ausgleich der als unvermeidlich angesehenen Eingriffe in die trassenbegleitenden Gehölzbestände bzw. Heckenstrukturen. Bei trassenfernen Kompensationsmaßnahmen haben solche auf dem Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein Vorrang vor welchen andernorts. In diesem Zusammenhang regt die Stadt an, zu prüfen, ob durch die Anlage von Fischtreppe die Gewässerpassierbarkeit der Landwehr bzw. des Strangs auf Eltener Gebiet verbessert werden kann, dies daher eine weitere, mögliche, trassenferne Maßnahme darstellen könnte.

12. Die Stadt Emmerich am Rhein geht davon aus, dass alle Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie alle Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz auf bahneigenen oder von der DB AG gepachteten Flächen realisiert werden, deren Monitoring durch die Bahn oder durch von ihr Beauftragte erfolgt. In letzterem Fall sollte der jeweilige Ansprechpartner auch der Stadt Emmerich am Rhein als Gebietskörperschaft benannt werden.
13. In den Fällen, in denen die Begründung einer Lärmschutzwand zweckmäßig erscheint, diese jedoch unmittelbar angrenzt an private Gärten, ist zu klären, wer anschließend Eigentümer dieser Fläche wird und wer in welcher Form die Pflege dieser Fläche sicherstellt. Sollte in Einzelfällen eine öffentliche Trägerschaft beabsichtigt werden, muss eine Zugänglichkeit für Personen und Maschinen über einen mindestens 3 m breiten Weg gewährleistet werden.
14. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht zunächst einmal eine Reihe von Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (Typ V_{ASB}) sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (Typ A_{CEF}) vor. Dazu zählen Bauzeitenregelungen für die Rodung von Gehölze bzw. das Fällen von Bäumen, Sichtung von Gebäuden nach Fledermausquartieren vor den Abrissarbeiten, Überflughilfen beidseits der Trasse in sensiblen Bereichen an der Zevenaarer Straße, Schutzzäune für Amphibien, oder die Anbringung von Fledermauskästen.
15. In Kap. 5.3.5 des LBP ab S. 71 gibt es eine tabellarische, funktionale Gegenüberstellung aller Eingriffe und aller landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen im PFA 3.4, die im Einzelnen dann Gegenstand der 123 Maßnahmenblätter in der Anlage 10.2 sind. Die sog. Gestaltungsmaßnahmen bezwecken eine landschafts- bzw. ortsbildverträgliche Gestaltung der jeweiligen Lärmschutzwand und der Bahnnebenanlagen wie Gräben, Mulden und Böschungen. Was die Lärmschutzwände betrifft, wird dabei jedoch lediglich auf die Farb- und Oberflächengestaltung der gleisabgewandten Seite und zwar unter nicht näher genannten ‚technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen‘ eingegangen. Die so formulierten Einschränkungen dürfen nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein nicht dazu führen, dass in den zu betrachtenden Abschnitten im Ortskern von Elten, besonders in der Umgebung des anzulegenden Haltepunktes, Lärmschutzwände mit transparenten oder teiltransparenten Elementen oder aber andersartige Lärmschutzwände, die nicht aus Aluminium bestehen, von vorneherein ausgeschlossen werden.
16. Die rechnerische Eingriffsbilanzierung (in Kap.5.3.3.3) kommt auf Seite 130 zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme A/E 28, die Herstellung der Fischpassierbarkeit am Grenzkanal / Netterdenschen Kanal, eine Aufwertung vorhandener Biotop- und Lebensraumstrukturen des Raumes bewirkt, die äquivalent zu bewerten ist wie ein Biotopwertdefizit von 246.062 ökologischen Punkten.

17. Insgesamt sind durch das Vorhaben im PFA 3.5 56.686 qm Waldfläche betroffen, die einen forstrechtlichen Ersatzbedarf von 113.675 qm Wald auslösen. Davon finden 6,5 ha Ersatzaufforstungen in Kleve, Rheurdt und Issum statt.
18. Eine Gesamtübersicht der Maßnahmen (getrennt nach Vermeidung, vorgezogenem Ausgleich und Ersatz, Minderungs- und Schutzmaßnahmen) ist der Tabelle 23 auf Seite 136, Anlage 10.1 sowie den Maßnahmenblättern in Anlage 10.2 zu entnehmen.

10 DER ARTENSCHUTZBEITRAG ZUM LBP

(Anlage 10.6 -10.8, Ordner 7)

Im vorliegenden Artenschutzfachbeitrag wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf alle im Anhang IV der FFH - Richtlinie aufgeführten Tierarten sowie auf alle in Frage kommenden Brut und Rastvogelarten der europäischen Vogelschutz –Richtlinie geprüft. Ziel ist es, den Schutz dieser Vogelarten, ihrer Fortpflanzungs-, Rast- und Ruhestätten zu gewährleisten und einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Population vorzubeugen. Diese Auswahl an Tierarten entspricht weitgehend den sog. ‚planungsrelevanten‘ Arten in NRW.

Im Ergebnis lässt sich die Betroffenheit der hier lebenden Arten wie folgt zusammenfassen:

1. Fledermausrelevante Biotopstrukturen, in denen der große Abendsegler, die Breitflügel-fledermaus, die Rauhaufledermaus sowie die Wasser- und die Zwergfledermaus angetroffen wurden, finden sich u.a. in einer Untersuchungsfläche nördlich von Elten bis zur Grenze beidseits der Gleise. Vorkommen anderer Fledermausarten wie dem Braunen Langohr trifft man im Bereich des Bahnübergangs Eltener Strasse an.
2. Im PFA 3.5 befinden sich zwei als Reptilienhabitat geeignete Flächen, Reptilien konnten jedoch nicht nachgewiesen werden. Amphibien sind in 7 von 30 potentiellen Laichhabita-ten nachgewiesen worden, wobei überwiegend weit verbreitete und noch ungefährdete Arten angetroffen wurden.
3. An besonderen Vogelarten wurden der Kiebitz und der Eisvogel angetroffen. Eine be-sonders hohe Diversität an Brutvogelarten wurde im Norden des Plangebietes festge-stellt. Die hier nachgewiesenen Vogelarten sind der Tabelle 3 in Kap.2.4.2 des Arten-schutzbeitrages (Anlage 10.6) zu entnehmen.
4. Zahlreiche Tierarten existieren in den Revieren entlang der Trasse. Fünfundvierzig, dem Vorhaben gegenüber besonders empfindlich reagierende, Tier- und Vogelarten wurden einer gesonderten Art - für - Art Betrachtung unterzogen (Kap. 4, Anlage 10.6). Bei allen konnten erheblichen Störungen oder Beeinträchtigungen der lokalen Population durch das Bauvorhaben ausgeschlossen werden, entweder weil die jeweilige Art in ihrem Be-stand nicht gefährdet ist, ihr Lebensraum weit genug weg von der Bahntrasse angesie-delt ist oder aber ein Ersatzrevier angelegt werden kann.
5. Bauzeitenregelungen und die Vermeidung der Rodung von Bäumen und Sträuchern in der Brutperiode tragen im Übrigen dazu bei, die Auswirkungen auf die Vogelwelt zu min-dern.

Der Artenschutzbeitrag des Vorhabenträgers ist ansonsten sehr ausführlich und aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein nicht weiter zu beanstanden.

11 NATURA-2000-VERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG

Ziel der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie (FFH) – und der Vogelschutzrichtlinie ist es, ein Netz besonderer Schutzgebiete in Europa zu errichten, welches unter dem Begriff NATURA – 2000 bekannt geworden ist. Seit der Umsetzung der beiden Richtlinien in deutsches Recht, müssen auch hier Pläne und Projekte, wie es die ABS 46/2 darstellt, daraufhin geprüft werden, inwiefern deren Durchführung zu erheblichen Beeinträchtigungen von NATURA-2000-Gebieten in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können.

Im Wirkraum dieses Planfeststellungsabschnitts 3.5 liegen das FFH – und Vogelschutzgebiet „Gelderse Poort“ auf niederländischer Seite (NL- 9902004 / NL- 9801024), und das Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“ (DE-4203-401) auf deutscher Seite. Das Schienenausbauvorhaben wurde bei näherer Prüfung als ‚relevant‘ für das niederländische Schutzgebiet wie auch für das Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“ eingestuft, so dass für diese Gebiete zunächst eine FFH-Vorprüfung erforderlich wurde, die ggfs. in eine Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens mit den Schutzziele münden sollte.

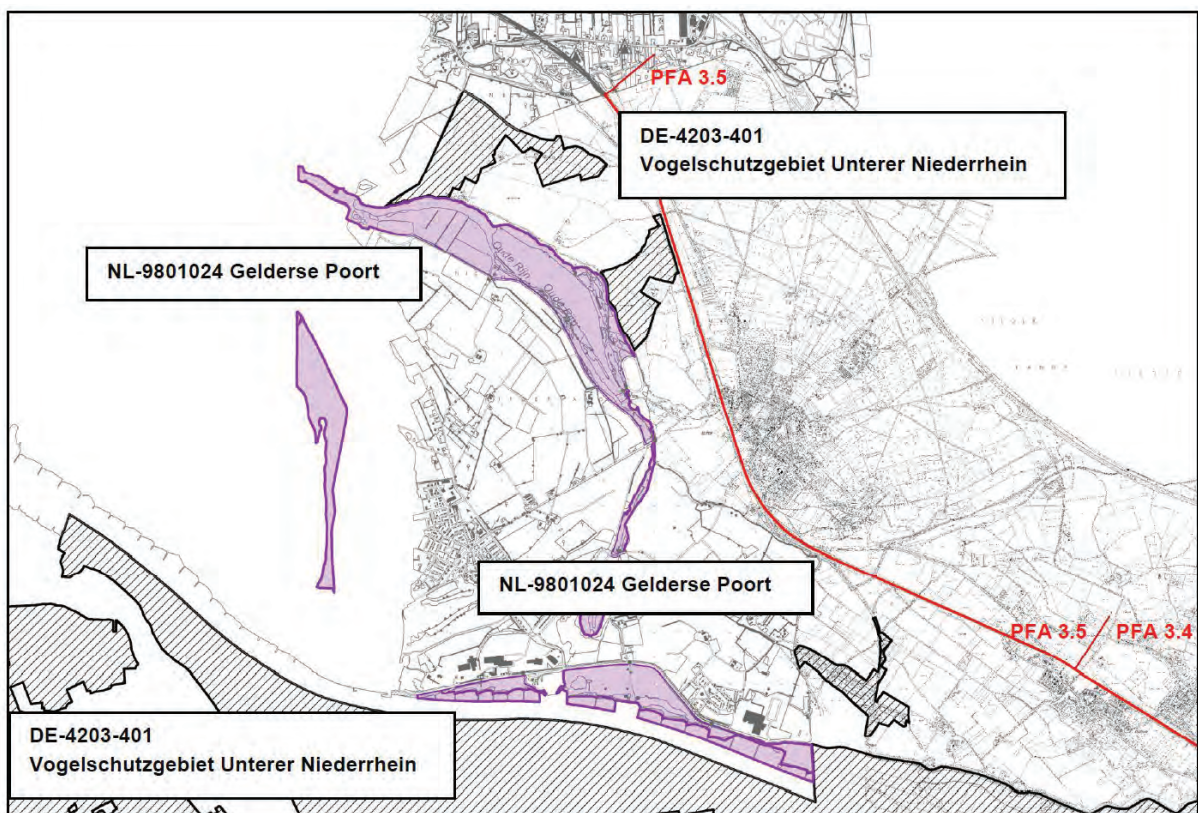


Abb. 1: Lage des FFH- und Vogelschutzgebietes „Gelderse Poort“ im PFA 3.5
(rot = Trasse Strecke 2270, magenta = Gebiet Gelderse Poort, schraffiert = Vogelschutzgebiet Unterer Niederrhein)

Abbildung 38 Lage des FFH und Vogelschutzgebietes

Überblick über die NATURA-2000-Gebiete in der Umgebung des Vorhabens

Die Vorprüfung bzgl. des Schutzgebietes ‚Gelderse Poort‘ kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass (Zitat) „keine erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen für Vogelarten nach Anhang I und Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutz-Richtlinie zu erwarten sind

Was das Vogelschutzgebiet DE-4203-401 „Unterer Niederrhein“ betrifft, so kommt die Vorprüfung dort ebenfalls zu dem Ergebnis, dass (Zitat):“ bei Durchführung genannter Scha-

densbegrenzungsmaßnahmenkeine verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes ‚Unterer Niederrhein‘ zu erwarten sind“.

(zu den ‚schadensbegrenzenden Maßnahmen‘ zählen Unterpflanzungen bahnlinks in Höhe Steinward, die Pflanzung von Abstandsgehölzen, um ein erhöhtes Kollisionsrisiko für Fledermäuse zu vermeiden, sowie Bauzeitenregelungen für die Anlage der Baustraße im Bereich des Steinwardschen Feldes).

Die NATURA-2000-Verträglichkeitsuntersuchung des Vorhabenträgers ist aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein nicht weiter zu beanstanden.

Die Stadt Emmerich am Rhein geht davon aus, dass ihr das Ergebnis der überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen noch vor Abgabe an die Anhörungsbehörde in einem ausreichenden Zeitraum vorab zur Kenntnis gegeben wird.

Emmerich am Rhein,

Johannes Diks

Bürgermeister

ANLAGEN

- 1 Politische Schreiben / Schriftverkehr
- 2 Baugrunduntersuchung Tauw 2014
- 3 Umweltverträglichkeitsuntersuchung Büro Drecker und Karten
- 4 A Gestaltungskonzept und Typologie Schallschutzwände
- 4 B Gestaltung der transparenten Wände
- 5 A Forderungen zum Sicherheitskonzept der Feuerwehr
- 5 B Feuerwehren Sicherheitskonzept - Arbeitskreis Streckensicherheit
- 6 Liegenschaften der Stadt Emmerich am Rhein
- 7 Denkmäler
- 8 Erschütterungsgutachten
- 9 Stellungnahme Gleichstellungsbeauftragten der Stadt Emmerich am Rhein