

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) 3.3 Emmerich-Praest

Gliederung

Die grundsätzliche Position der Stadt Emmerich am Rhein im Verfahren.....	3
Anmerkungen zur geplanten Blockverdichtung.....	3
Zusammenfassender Forderungskatalog der Stadt Emmerich am Rhein	4
1. Erläuterungsbericht	4
Allgemeiner Teil.....	4
1.1 Grundlagen der Planung.....	4
1.2 Finanzierung.....	10
Erläuterungen zum Planfeststellungsabschnitt 3.3.....	12
1.3 Bauliche Maßnahmen	12
1.3.1 Das Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein in der Gegenüberstellung mit den geplanten BÜ-Maßnahmen der DB AG.....	12
1.3.2 Die Verlegung des Haltepunktes Praest.....	34
1.3.3 Bauwerke im Zuge des Streckenausbaus	38
1.3.4 Städtebauliche Einbindung	42
1.3.5 Betroffenheit der Stadt Emmerich am Rhein in ihrer Planungshoheit	48
1.4 Streckenausrüstung	49
1.5 Wasserrechtliche Erlaubnis / Hydraulische Berechnung	49
2. Die baubetriebliche Abwicklung	50
2.1 Allgemein.....	50
2.2 Baustraße.....	51
2.3 Baustellen / Massenkonzentration	53
2.4 Informationsbüro	54
3. Sicherheitskonzept	54
3.1 Allgemein.....	54
3.2 Planerische Grundlagen.....	55
3.3 Aussagen der DB AG zum Zuwegungskonzept für Rettungswege	55
3.4 Rettungstechnische Anforderung der Stadt Emmerich am Rhein und des AK Streckensicherheit an die Ausbaustrecke.....	57
3.4.1 Zuwegung	57
3.4.2 Löschwasserproblematik	59
3.4.3 Streckensicherheit und Bahnerdung	60
3.4.4 Einsatztaktische Überlegung	61
3.4.5 Planunterlagen für die Einsatzplanung.....	62
3.4.6 Erfordernisse des Rettungsdienstes an die ABS 46/2.....	63
3.4.7 Mittelausstattung.....	63
3.4.8 Gefahrguttransporte.....	63
4. Liegenschaften der Stadt Emmerich am Rhein.....	64

5. Denkmäler	67
6. Schalltechnische Untersuchung	68
6.1 Lärmschutz aus städtebaulicher Sicht	69
6.2 Bauleitplanerische Einordnung der trassennahen Bereiche	70
6.3 Erläuterungen zu den geplanten Schallschutzmaßnahmen	71
6.4 Anmerkungen zum Betriebsprogramm	72
6.5 Immissionsituation in den Ortsteilen und die daraus resultierenden Forderungen	72
6.6 Anmerkungen zum Einsatz des "Besonders überwachten Gleises" (BÜG)	75
6.7 Anmerkungen zum Schienenbonus	76
7. Erschütterungstechnische Untersuchung	76
8. Umweltverträglichkeitsstudie GUP	80
8.1 Allgemeiner Teil A, Erläuterungsbericht	80
8.2 Spezieller Teil B, Erläuterungsbericht	83
8.3 Raumwiderstände C, Erläuterungsbericht und Variantenvergleich (,Umfahrung Emmerich').	85
8.4 Auswirkungsprognose Teil D, zusammenfassender Erläuterungsbericht Teil E	86
9. Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP)	87
10. Der Artenschutzbeitrag zum LBP	90
11. NATURA-2000-Verträglichkeitsuntersuchung	91
Anlagen	92
Anlage 01 Verkehrserhebung Aufhebung BÜ von-der-Recke-Straße	
Anlage 02 Verkehrsbetrachtung Praest	
Anlage 03 Haltepunkt Praest Bahnsteigverlegung Kostenvergleich	
Anlage 04 Arbeitspapier Feuerwehren im AK Streckensicherheit Betuwe	
Anlage 05 Arbeitspapier der Feuerwehr Emmerich am Rhein	
Anlage 06 Erschütterungstechnische Untersuchung	
Anlage 07 Resolution der Arbeitsgruppe Betuwe	
Anlage 08 Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Scopingtermin	
Anlage 09 Schreiben des Herrn Ministers Lienenkämper vom 01.04.2010	

STELLUNGNAHME DER STADT EMMERICH AM RHEIN



Im Folgenden reagiert die Stadt Emmerich am Rhein mit dieser Stellungnahme auf das Planungsvorhaben der Deutschen Bahn AG, ABS. 46/2, Abschnitt 3.3 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 3.3 Emmerich - Praest 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 eine intensive Auseinandersetzung mit den ortsspezifischen Auswirkungen der Planung auf das Stadtgebiet von Emmerich am Rhein vermissen. Erforderlich ist eine 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 der 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.

Es fehlen somit klare Aussagen, wie das Thema Blockverdichtung weiter behandelt werden soll und in welcher zeitlichen Abfolge die Blockverdichtung abgewickelt werden soll.

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

Zusammenfassender Forderungskatalog der Stadt Emmerich 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. Verlegung des Haltepunktes Praest 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 Baumaßnahmen
8. Ausreichend städtebaulich angepasster aktiver Schallschutz (auch Körperschall) sowie Erschütterungsschutz
9. Sicherheit der Kommunen bei der Finanzierung der Ersatzbauwerke
10. Klare Definition der konsensualen 100 % Finanzierung der Bahnübergänge
11. Ein ausreichendes Sicherheitskonzept
12. Maximale Festschreibung der Zuggbewegungen auf der Strecke in Anbetracht der unterschiedlichen Zugzahlen von niederländischer und deutscher Seite sowie Festschreibung der max. Zuglängen auf 700 m
13. Erstellung des Lärmschutzkonzeptes ohne Anwendung des Schienenbonus.
14. Nachweisführung zur Effizienz des erstellten Lärmschutzes (Vorlage der Prüfungsprotokolle BÜG bei der Kommune, Abstimmung der Nachbearbeitung der Gleisanlagen, etc.)
15. Einrichtung eines Informationsbüros während der Bauzeit als Anlaufadresse für bürgernahe Baustellenabwicklung mit fachkundigem Personal zur Einsichtnahme in den Bauablauf, Erläuterung der Bauabschnitte und Maßnahmen, Beschwerdeadresse bei Lärm, Umleitungen, usw..

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 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 ist daran gedacht, den hier verkehrenden Regionalschnellzug RE 5 bis in die Niederlande nach Arnheim durchzubinden, um den rechtsrheinischen Niederrhein über die Grenze hinweg wieder international anzubinden und hier keine nationale verkehrliche Sackgasse entstehen zu lassen. 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 Verdichtertzüge 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. 14 unter Pkt. 1.2 fehlt die Nennung der Streusiedlung Praest-Berg.
3. 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 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.
4. 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 Praest und Vrsasselt gefordert, da hier das 3. Gleis bahnrechts erstellt wird und die Bebauung bahnlinks liegt.

5. 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 eine noch vorgesehene Blockverdichtung mit eingerechnet wurden, die ohnehin erst zu einem späteren Zeitpunkt Gegenstand eines völlig separaten Planfeststellungsverfahrens sein wird.

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 neben dem Personenverkehr bereits 83 Güterzüge die Strecke befahren, 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 Kapazitätserweiterung 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 und 2010 belegen, dass sich die Zahl der Containerauflieger und Massengutwaggons im Zeitraum 2005 – 2010 verdoppelt hat (von 1.254 auf 2.667 Einheiten), während sich gleichzeitig die Anzahl der Kesselwagen (zum großen Teil mit Gefahrgütern) mehr als vervierfacht hat (von 108 auf 449 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).

6. 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 vermindern auf den Personennahverkehr aus. Schall- und Erschütterungsgutachten sollen angeblich diese mögliche Geschwindigkeitserhöhung in ihren Auswirkungen bereits berücksichtigen. Während im Erläuterungsbericht Schall (Ordner 11, Anlage 13.1, S.8 + S. 18) auf allen drei Gleisen grundsätzlich von 160 km/h ausgegangen wird, werden in den Tabellen der Emissionspegel auf S. 19 für alle anderen Zugarten außer Regionalzügen 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 ein erneutes Planverfahren mit der Darstellung der daraus resultierenden Lärm- und Erschütterungswirkungen erforderlich. Auf die Folgen einer Geschwindigkeitsanhebung für die Ortsteile Praest und Vrsasselt wird nicht näher eingegangen. Das rügt die Stadt Emmerich am Rhein ausdrücklich.

7. 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 nach derzeitiger Einschätzung 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.
8. 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 zurecht kommen müsste.
9. 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.

10. 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 Emmerich am Rhein 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.
11. 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 miterwähnt 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 den Erfordernissen zukünftiger, auch grenzüberschreitender Verkehre angepasst werden.
12. 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.

13. In Kap. 3.6 ‚Anlagen Dritter‘ fehlt die Nennung der Gemeindestrassen.
14. 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 Seitenwindaufkommen unter Berücksichtigung der erhöhten Geschwindigkeit erneut bewertet wäre.

Da gemäß Kapitel 1.4 'Zielsetzung des Ausbauvorhabens' innerhalb des Prognosehorizonts 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 entsprechender Sicherheitsnachweis noch neu zu führen.

15. 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.
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, das ganze Ortslagen wie z.B. Praest-Berg 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. In den allgemeinen Vorbemerkungen zur Trassenwahl in Kap. 6.1.1 auf S. 37 muss es korrekterweise heißen: 250 m nach Beginn des ersten Abschnittes auf Emmericher Gebiet (PFA 3.3) wird bei Bahn-km 53.500 die Ortslage Praest - Berg durchfahren.
18. Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein werden im Falle der Bahnübergänge Grüne Strasse und Broichstraße zwei BÜ's geschlossen. Als Ersatz dafür wird der BÜ Broichstraße (neu) gebaut, dessen Netzschluss nicht darin bestehen kann, dass er über einen 100 m Abzweig an die westlich davon im Feld verlaufende Broichstraße (alt) angebunden wird, die im Wesentlichen nur noch den Friedhof und ein paar einzeln stehende Wohnhäuser erschließt. Die eigentliche Fließrichtung der Verkehre, die von der B 8 kommen und die Gleise unterqueren, geht in Richtung Grüne Strasse und den Teil der Ortslage Praest, der nördlich der Trasse gelegen ist. Das entspricht auch der ‚Spange‘, die, geführt über Grüne Strasse, Wiesenstrasse, Berger Weg und SÜ Baumannstrasse, Kerstenstrasse, wieder die Anbindung an die B 8 ermöglicht. Teil dieser Verkehrsführung ist zukünftig auch ein Stück des Auweges und die Hueskampstraße, die insofern auch als Teil der Anbindung des neuen Bahnübergangs ans örtliche Straßennetz fungieren. Beide Wege werden auf dem entsprechenden Abschnitt von der DB AG soweit ertüchtigt werden müssen, dass sie den Umleitungsverkehr aufnehmen können.

Da der Ausbau der Hueskampstraße und des Auweges Teil der Netzanbindung der Ersatzlösung für den alten Bahnübergang Grüne Strasse ist, sollte diese Planung nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein eben nicht im Wege einer Plangenehmigung realisiert werden, sondern als üblicher Teil der Ersatzlösung eines BÜ's, der mit dem Netzschluss planfestgestellt werden muss. Siehe hierzu 1.3.1 BÜ Grüne Straße.

19. Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein ist der Seitenweg zur Broichstraße über Auweg und Hueskampstraße als Teil der Ersatzmaßnahme für den BÜ Grüne Strasse zu werten und insofern Teil der Planfeststellung. Insofern folgt sie nicht den

Ansichten der DB AG im Kap. 6.3 auf S. 39.

20. In der Zusammenstellung der die Bahnstrecke kreuzenden Bauwerke in Kap. 7.1 auf S. 40 fehlt der von der Stadt Emmerich am Rhein geforderte EÜ Neubau an der v.-d.-Recke-Straße als Ersatzmaßnahme für den gleichnamigen BÜ in Bahn-km 55.290, der Bau des erforderlichen Netzschlusses (Seitenweg zur Broichstraße) zwischen der BÜ – Ersatzmaßnahme Broichstraße und der Grünen Strasse bei Bahn-km 56.170 sowie der Bau der Fußgängerüberführung (FÜ) als Ersatz für den BÜ Schwarzer Weg in km 57.650.
21. Bei der Aufzählung der Maßnahmen des Streckenausbaus in Kap. 7.2.1 auf S. 41 sollte es nicht heißen ‚Umbau des Haltepunktes Praest‘, sondern ‚Verlagerung des Haltepunktes Praest (in den Streckenabschnitt zwischen BÜ Raiffeisenstrasse km 54.700 und BÜ Praestsches Feld km 54.800) und Neubau‘.
22. In Kap. 7.2.1 auf S. 41 muss es heißen „Verlagerung des Haltepunktes Praest“.
23. Die Kommentierung der Kap. 7.2 ‚Streckenplanung‘ und 7.3 ‚Bahnhöfe und Haltepunkte‘ der Planunterlagen erfolgt in der städt. Stellungnahme in den Kap. 1.3.1 und 1.3.2 unter den Überschriften ‚Bahnübergangsbeseitigungskonzept‘ und ‚Verlegung Haltepunkt Praest‘. Danach zu urteilen muss das Kap. 7.3.1 der Planfeststellungsunterlagen komplett neu formuliert werden.
24. Zu Kap. 11 der Planunterlagen (‚Umweltauswirkungen‘, S. 62 – 98) werden die inhaltlichen Bedenken in Teil 8 der städtischen Stellungnahme zur UVS vorgetragen.
25. Zu Kap. 12 der Planunterlagen (‚Schall und Erschütterungen‘, S. 99 – 105) werden die inhaltlichen Bedenken in den Teilen 6 + 7 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.
26. Zu Kap. 13 der Planunterlagen (‚Landschaftspflegerischer Begleitplan‘, S. 105 – 111) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 9 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.
27. Zu Kap. 14 der Planunterlagen (‚Artenschutz‘, S. 112 – 117) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 10 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.
28. Zu Kap. 15 der Planunterlagen (‚Natura-2000-Gebiete‘, S. 118 – 120) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 11 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.
29. Zu Kap. 16 +17 der Planunterlagen (‚Baugrund, Hydrogeologie, Durchführung der Bau- maßnahme‘, S. 120 – 125) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 2 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.
30. Zu Kap. 18 der Planunterlagen (‚Grunderwerb‘, S. 126 – 127) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 1, Kap. 1.17 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

1.2 Finanzierung

Unsicherheit der Kommunen

Mit Schreiben vom 01.04.2010 wurde durch den damaligen Verkehrsminister Herrn Lutz Lienenkämper eine Anfrage des Herrn Staatssekretär Palmen zum Thema Lärmschutzmaßnahmen an der Betuwe-Linie dahingehend beantwortet, dass das Land NRW die kommunalen Anteile bei den Beseitigungen der Bahnübergänge wegen der überragenden überregionalen Bedeutung der Gesamtmaßnahme zu 100 % übernimmt.

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

Der Stadt Emmerich am Rhein liegt zu den Planfeststellungsunterlagen bisher keine schriftliche rechtsverbindliche Erklärung des Landes NRW vor, wie die Finanzierung des kommunalen Kostendrittels nach dem EKrG erfolgen und abgewickelt werden soll.

In den Planfeststellungsunterlagen zu Abschnitt 3.3 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 die Rechtspflicht zum Bau; damit sind sämtliche Mitbestimmungsrechte der Kommune gegenstandslos und der gesetzlich vorgeschriebene Anteil der Kosten nach dem EKrG könnte von der Stadt Emmerich am Rhein gefordert werden.

Bei idealisierter Annahme einer Umsetzung entsprechend den Planfeststellungsunterlagen ergibt sich, unter Berücksichtigung der aktuell vorliegenden Kostenschätzungen (2009/2011), ein Betrag von ca. 46,7 Mio. €.

Das daraus resultierende Kostendrittel abzgl. einer 75 % Förderung würde für die Stadt Emmerich am Rhein bereits eine Belastung von 3,9 Mio. € bedeuten. Dies kann nicht durch den städtischen Haushalt finanziert werden.

Bei Berücksichtigung der städtischen Minimalforderungen nach Verkehrssicherheit, städtebaulicher Ausgewogenheit und Beibehaltung der bestehenden Verkehrsbeziehungen werden diese Kosten auch noch auf ein Vielfaches ansteigen müssen.

Die Eigenanteile der in Planung befindlichen Abschnitte 3.4 (Emmerich am Rhein) + 3.5 (Hüthum-Elten) werden voraussichtlich in nahezu gleicher Größenordnung liegen.

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.

Die Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen müssen für jeden Bahnübergang vor dem Planfeststellungsbeschluss mit klaren, dezidierten Festlegungen zur Finanzierung vorliegen und rechtsverbindlich unterzeichnet sein.

Definition der konsensualen 100 % Finanzierungen der Bahnübergänge

- Die Stadt Emmerich am Rhein hat in Abstimmung mit der DB AG für die Gesamtheit der Planfeststellungsabschnitte 3.3 – 3.5 Lösungsmöglichkeiten für die Ersatzbauwerke an den Gemeindestraßen gesucht. Als Ergebnis dieses Prozesses konnte jedoch trotz erheblicher Bemühungen der Stadt nicht jede Beseitigungsmaßnahme im Konsens abgeschlossen werden.

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 im o.g. Schreiben erklärt, dass die Finanzierung der Ersatzbauwerke zu 100 % erfolgt, wenn eine Gesamtverständigung mit der jeweiligen Kommune erreicht wird.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert eine klare Aussage dazu, dass fehlender Konsens bei einzelnen Ersatzmaßnahmen die Zusage der vollständigen Kostenfreistellung der Stadt bei den konsensualen Ersatzbauwerken nicht in Frage stellt.

- 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.

Es muss Rechtssicherheit gewährt werden, dass die Kosten nach dem EKrG unmittelbar finanziert werden, bevor die Planfeststellung rechtswirksam wird.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert für die von ihr selbst zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses durchzuführenden Maßnahmen eine Finanzierung, die ohne Vorfinanzierungsmaßnahmen der Stadt auskommt.

Erläuterungen zum Planfeststellungsabschnitt 3.3

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 am 03.02.2009 verabschiedete BÜ-Beseitigungskonzept ist das Ergebnis langer Abstimmungsprozesse mit den unterschiedlichsten Verfahrensbeteiligten über etliche Planungsvarianten hinweg. Dieser Prozess hat jedoch nicht zu einem Gesamtkonsens mit den Planungen der DB AG geführt.

Die Planungen der DB AG wurden abschließend in einem, aus dem Projektbeirat ABS 46/2 heraus eingerichteten Empfehlungsgremium definiert und sind in der Tabelle 'Maßnahmenfavorisierung' dargestellt und den Planungen der Stadt Emmerich am Rhein gegenübergestellt.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat in seiner Sitzung am 03.02.2009 in seiner Änderung vom 25.04.2012 für den PFA 33 nachfolgendes BÜ-Beseitigungskonzept beschlossen.

Es sieht folgende Maßnahmen an den derzeitigen Bahnübergängen vor :

- anstelle des BÜ Kerstenstraße eine Straßenüberführung (SÜ) im Verlauf der Baumannstraße / Berger Weg,
- anstelle des BÜ Sulenstraße eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ-F),
- anstelle des BÜ Raiffeisenstraße eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung für PKW und Busse (EÜ-Pkw) in der Verlängerung der Straße Praestsches Feld. In Verbindung mit der Verlegung der Bahnsteige des Haltepunktes Praest in Richtung Westen soll eine beidseitige Anbindung für Fußgänger und Radfahrer aus diesem

Unterführungsbauwerk erfolgen, zu dem ist auf der Südseite der Gleisanlage eine Pkw-Verbindung aus der Troglage heraus zum P+R - Parkplatz und im weiteren Verlauf zur Raiffeisenstraße / Johannesstraße vorzusehen,

- anstelle des BÜ von-der-Recke-Straße eine voll ausgebaute Eisenbahnüberführung (EÜ),
- anstelle der beiden BÜ Grüne Straße und Broichstraße ein gemeinsames Eisenbahn-Überführungsbauwerk (EÜ) an der Broichstraße mit direktem Anschluss an die B 8,
- anstelle des BÜ Schwarzer Weg eine Überführung für Fußgänger und Radfahrer (FÜ).

Im Vergleich mit der Planung der DB AG ergibt sich somit nachstehende Favorisierung:

Maßnahmenfavorisierung			
Bahn-km	Straße	favorisierte Lösungen der Beteiligten	
		DB AG	BÜ-Konzept gem. Ratsbeschluss vom 03.02.2009 / 25.04.2012
53,300	Kerstenstraße / Baumannstraße	SÜ	SÜ
54,540	Sulenstraße	EÜ-F Bahnsteigverbindung	EÜ-F
54,700	Raiffeisenstraße / Praestsches Feld	EÜ	EÜ-Pkw
55,290	von-der-Recke-Straße	Ersatzlos	EÜ
56,170	Grüne Straße	Ersatzlos	Ersatzlos
56,740	Broichstraße	EÜ	EÜ
57,65	Schwarzer Weg	Ersatzlos	FÜ

In der Tabelle ist zu beachten, dass scheinbare Übereinstimmungen durchaus Dissens im Detail beinhalten können.

Dies zeigt sich bei den Maßnahmen Kerstenstraße/Baumannstraße, Grüne Straße und Broichstraße; in allen 3 Fällen herrscht Dissens über den Ausbau der Seitenwege und deren Anschluss an das örtliche Verkehrsnetz.

BÜ Kerstenstraße

53,300 Bahn-km

Die BÜ-Beseitigungsmaßnahme Kerstenstraße wird in einem gesonderten Verfahren, dem Plangenehmigungsverfahren, behandelt.

Es ist sicherzustellen, dass die zeitliche Abfolge der Maßnahme ABS 46/2 und BÜ Beseitigung / Ersatzmaßnahme Kerstenstraße aufeinander abgestimmt sind.

Dies impliziert, dass die ABS in jedem Fall nicht vor der Fertigstellung der Ersatzmaßnahme stattfindet.

BÜ Sulenstraße

54,540 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der zu beseitigende BÜ Sulenstraße befindet sich im Osten des Ortsteiles Praest. Westlich davon liegt der BÜ Raiffeisenstraße. Unmittelbar an den BÜ Sulenstraße schließt sich in Fahrtrichtung Oberhausen der DB-Haltepunkt Praest an. Der Zwischenhalt verfügt über zwei Seitenbahnsteige, die von der Sulenstraße aus direkt höhengleich zu erreichen sind.

Wie aus dem Luftbild ersichtlich, ermöglicht dieser Bahnübergang die zentrale und auch notwendige Verbindung zwischen den beiden sozialen Kernen des Dorfgeschehens: der Grundschule sowie der Sportanlage im Norden, und dem Kindergarten, dem Lebensmittelladen, der Kirche sowie dem Pfarrzentrum im Süden. Dieser Bahnübergang ist traditionell gerade für Kinder und Jugendliche wie auch für Senioren, die nicht Teil des Kraftverkehrs sind, sondern zu Fuß gehen bzw. das Rad benutzen, eine wichtige Wegeverbindung im Ort, die zukünftig nach dem Wegfall der Querungsmöglichkeit in Höhe der Raiffeisenstrasse noch an Bedeutung zunehmen wird.

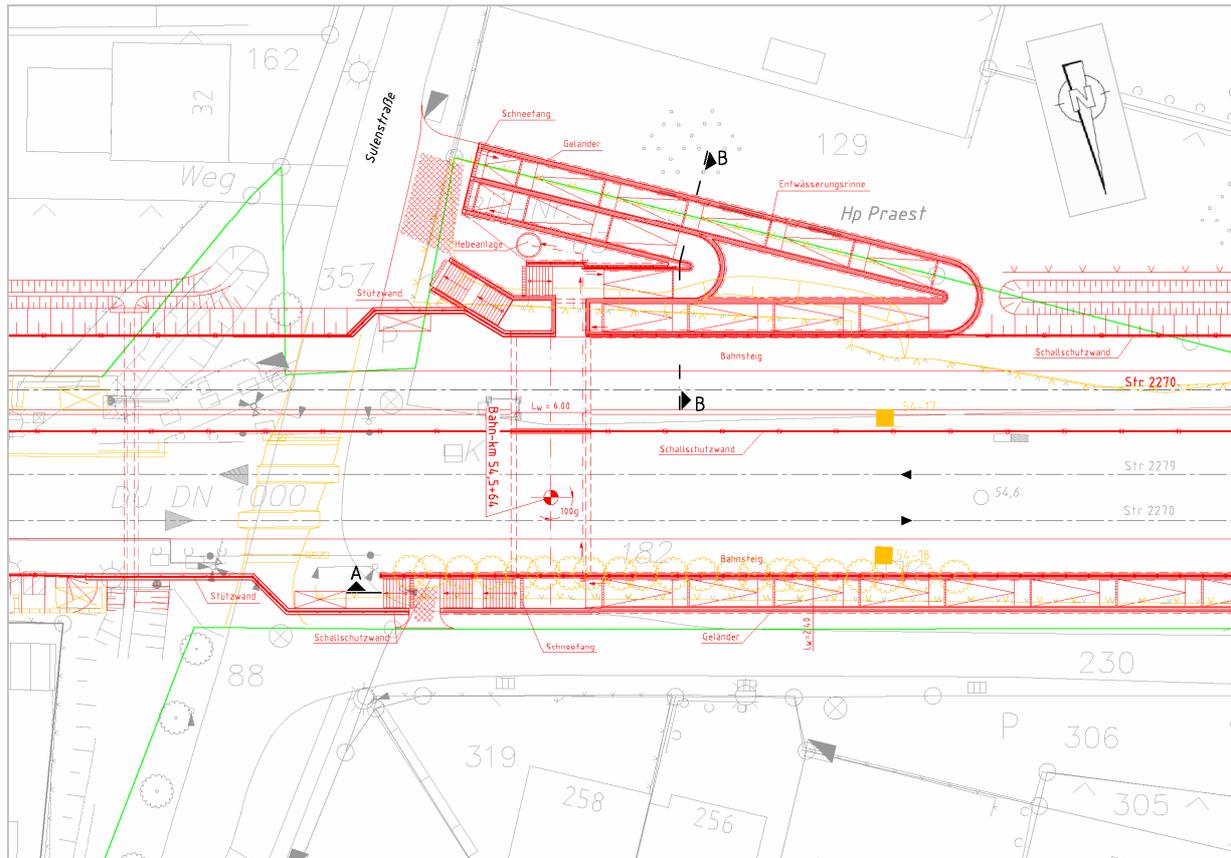


Luftbildausschnitt Ortslage Emmerich am Rhein - Praest

Die Planungen der DB AG

Der Haltepunkt Praest soll nach dem gegenwärtigen Stand der Planungen der DB AG zukünftig zwischen der Sulenstraße und der Raiffeisenstraße angeordnet werden, von der Sulenstraße wie auch vom Bahnweg aus erreichbar. Gleichzeitig soll der bisherige Bahnübergang dafür entfallen.

Die Planungen der DB AG sehen dem Grunde nach eine ‚Tunnel‘-verbindung unter den Gleisen als Zugang zu den beiden Bahnsteigen vor, die über Treppen und Rampen sowohl von der Sulenstraße als auch vom Bahnweg her erreichbar sein sollen.



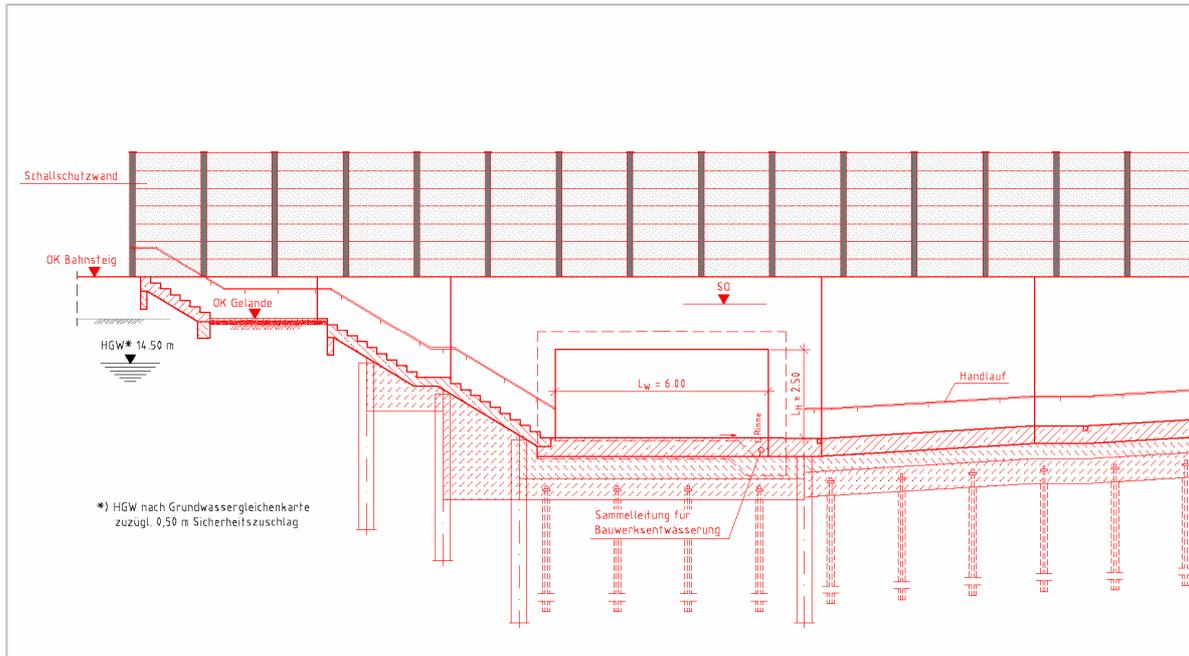
Auszug aus dem Bauwerksplan der DB AG (03/2010) – Bahnsteigverbindung

Die DB AG plant eine 21 m lange Tunnelanlage, 6,00 m x 2,50 m im Querschnitt, für Fußgänger und Radfahrer, die auf beiden Seiten vor Kopf endet und von der im rechten Winkel jeweils eine Rampenanlage abgeht.

Im Norden endet die Tunnelanlage direkt vor dem Bahnweg in ca. 3,5 m Tiefe unterhalb des Fahrbahnniveaus, im rechten Winkel schließt sich eine Treppenanlage bzw. eine lange Rampe an, die parallel zur Gleisanlage nach ca. 75 m wieder das Straßenniveau erreicht.

Das südliche Ende der Tunnelanlage schließt ebenfalls stumpf ab, in diesem Falle ca. 4,5 m unterhalb des Bahnsteigniveaus mit 'Deckel'. Im rechten Winkel schließt sich auch hier die Treppen- bzw. Rampenanlage zur Straße an. Diese Rampenanlage führt jedoch nicht gradlinig, sondern in einer spitzwinkligen ‚Kehre‘ nach oben.

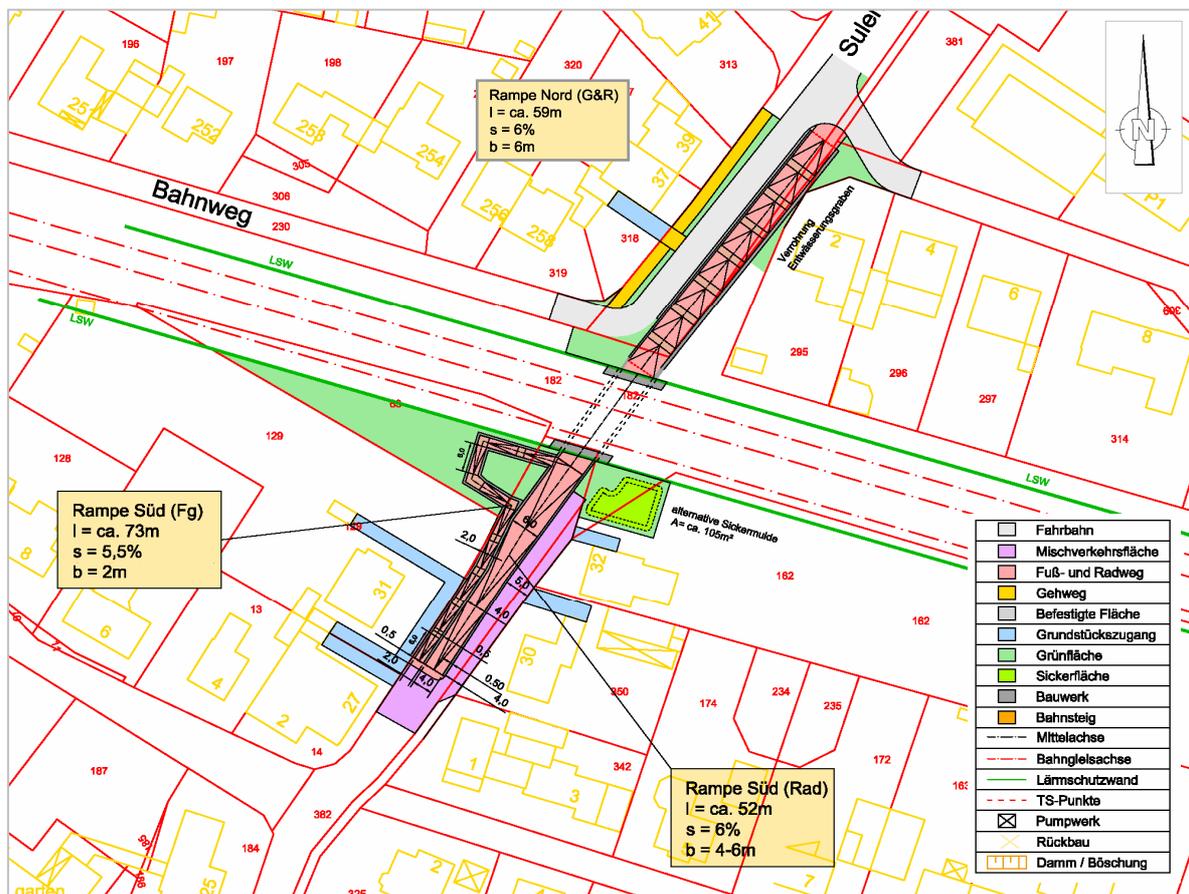
Die Tunnelanlage ist an beiden Enden von außen nicht einsehbar.



Schnitt A (unmaßstäblich) DB AG

Die Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein hat das Ingenieurbüro Spiekermann in Düsseldorf mit der Erarbeitung alternativer Entwürfe beauftragt. Nach Wertung dieser Entwürfe legt die Stadt Emmerich am Rhein den nachfolgend abgebildeten Entwurf vor.



Vorschlag der Stadt Emmerich am Rhein (Ing.-Büro Spiekermann)

Dieser Entwurf sieht eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ-F) im Verlauf der vorhandenen Sulenstraße vor. Die Trassierung verläuft nahezu gradlinig ohne Nischen und Winkel.

Südlich der Gleise werden Fußgänger und Radfahrer getrennt geführt. Der Teil der Troganlage für Radfahrer erhält keine Podeste, sondern permanent 6 % Steigung auf einer Länge von 52 m. Der andere Teil für Fußgänger sieht eine behindertengerechte Ausführung mit einer Rampenlänge von 73 m vor. Diese zweiteilige Ausführung ist einer zwingend notwendigen Anfahrbarkeit des Grundstückes Sulenstraße 31 geschuldet, die bei gesamter behindertengerechter Ausführung (einschl. Podeste) nicht möglich wäre.

Die separate Fußgängerrampe verfügt über eine Breite von 2,00 m, beginnt am Übergang Trog/Tunnel und endet gemeinsam mit dem Bauwerkteil für Radfahrer. Sie wird von außen einsehbar ausgeführt und hat keine Nischen oder tote Winkel. Der Eingangsbereich in den Trog sollte mit abgerundeten Ecken ausgeführt werden.

Das Gesamtbauwerk verfügt durchgehend über eine Breite von 6,00 m und einer lichten Höhe von 2,50 m. Ein gleichzeitiges Befahren und Begehen der Fußgänger-, Radfahrerunterführung in beide Richtungen zu Spitzenzeiten, wie z.B. bei Schulbeginn ist möglich.

Die nördliche Rampe verfügt über eine Länge von 59 m und eine Längsneigung von 6 %, sie wird behindertengerecht mit Zwischenpodesten versehen.

Die Anfahrbarkeit der anliegenden Grundstücke ist weiterhin gegeben. Die Fahrbeziehung Bahnweg – Sulenstraße bleibt trotz des Bauwerkes und der damit verbundenen Einengung erhalten.

Die Entwässerung der Verkehrsfläche erfolgt durch eine 2,5 %-ige Querneigung. Das Niederschlagswasser wird über Einlaufrippen in einen Pumpenschacht geleitet und von hier aus entweder in den vorhandenen Seitengraben gepumpt oder alternativ in einer neu anzulegenden Sickermulde versickert.

Abwägung

Die Planung von Geh-, Radwegunterführungen im öffentlichen Raum unterliegen verschiedenen Anforderungen. Diese sind in den geltenden Regelwerken wie z.B. den EFA = Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen und den ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen festgehalten.

EFA 1.2 *Grundanforderungen an Fußgängerverkehrsanlagen (expl.)*

- hohe soziale Sicherheit
- Angstoffrei erlebbar
- Angst vor Überfällen und Übergriffen durch Gestaltung beeinflussbar
- Anlagen von außen einsehbar, übersichtlich, Nischen u. tote Winkel vermeiden

EFA 3.3.7.1 *Über- und Unterführungen (expl.)*

- Nischen vermeiden (Übersichtlichkeit wegen krimineller Bedrohung)
- keine rechten Winkel, sondern leicht gekrümmte oder konische Übergänge
- bei gemeinsamen Rad-, Gehwegen Breite $\geq 4,00$ m,
- Länge Unterführungen > 15 m Breite entsprechend größer

ERA 5.3 *Unter- und Überführungen (expl.)*

- aus Gründen der sozialen Sicherheit und Akzeptanz soll die Einfahrt voll einsehbar und die Ausfahrt überschaubar sein.

- Entwurf der DB AG

Bei der Beurteilung des Entwurfes der DB AG und dem Vergleich mit den genannten Regelwerken und ihren Grundanforderungen kann festgestellt werden, dass der Entwurf der DB AG in Bezug auf

- die Einsehbarkeit beide Tunnelenden stoßen stumpf auf die im rechten Winkel weiterführenden Rampen
- die Übersichtlichkeit von der Fahrbahn als auch aus der näheren Umgebung ist die Tunnelanlage nicht zu übersehen

diesen Anforderungen nicht entspricht.

Bei dem Entwurf der DB AG handelt es sich um eine reine Tunnelanlage, die die beiden Bahnsteige miteinander verbindet, ohne dass es sich hier um eine tatsächliche Straßenverbindung handelt.

Im Ergebnis führt der Entwurf der DB AG zur Schaffung von Angsträumen, er erzeugt subjektive Ängste (Bedrohung zu dunklen Tageszeiten) und vermittelt nicht die soziale Sicherheit, die notwendig ist damit das Bauwerk von der Bevölkerung akzeptiert wird.

Letzteres ist besonders wichtig, da sich beidseits in geringer Entfernung zu den Gleisen schützenswerte, soziale Einrichtungen befinden, die von Kindern, Jugendlichen und Familien genutzt werden; nördlich der Gleise die Grundschule sowie die Sportanlage, südlich der Gleise der Kindergarten sowie die Dorfkirche und das Pfarrzentrum.

- Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein

Der Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein erfüllt alle Anforderungen der vorgenannten Regelwerke an Breite, Verhältnis Breite/Länge, Einsehbarkeit und auch Übersichtlichkeit. Die Gradlinigkeit und die ausreichend große Dimensionierung vermitteln eine hohe Sicherheit, die zu einer entsprechenden Akzeptanz durch die Bevölkerung führt.

Fazit

Bezug nehmend auf die vorangegangene Abwägung konnte nachgewiesen werden, dass die von der DB AG vorgeschlagene Planung in keiner Weise den geltenden Regelwerken entspricht; diesem gegenüber steht der Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein.

Die Stadt Emmerich am Rhein spricht sich deshalb für eine Übernahme ihres Entwurfes in den Planfeststellungsbeschluss aus.

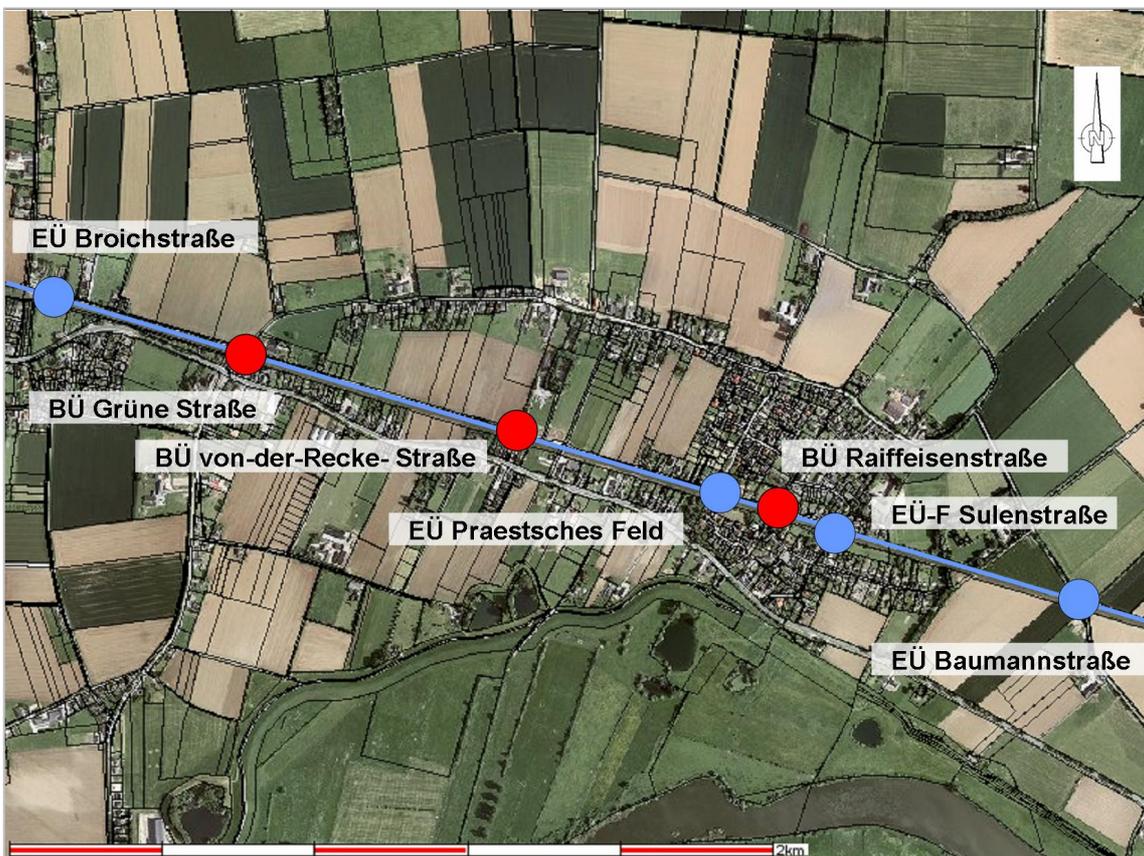
Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der Bahnübergang Raiffeisenstraße wird aufgehoben. An seiner Stelle tritt die Eisenbahnüberführung Praestsches Feld (Bahn-km 54,881).

Die geplante EÜ Praestsches Feld befindet sich ca. 1.400 m westlich der geplanten Ersatzmaßnahme SÜ Baumannstraße sowie ca. 1.800 m östlich der zukünftigen EÜ Broichstraße.

Die Ersatzmaßnahme dient der Erschließung des gesamten Dorfkerns Praest und der Anbindung an das klassifizierte Verkehrsnetz, an die Bundesstraße 8.

Bei diesem Dorfkern handelt es sich um einen insgesamt verkehrsberuhigt ausgebauten Bereich, der als 30 km/h-Zone ausgewiesen ist. Beidseitig der Straße Praestsches Feld sind die Neubaugebiete in Pflasterbauweise ausgebaut und als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert.



Luftbildausschnitt Ortslage Emmerich am Rhein - Praest

Wie aus dem Luftbild ersichtlich, stellt diese Ersatzmaßnahme die Verbindung für den Kfz-Verkehr zwischen den beiden sozialen Kernen nördlich und südlich der Gleisstrasse dar: der Grundschule sowie der Sportanlage im Norden, und dem Kindergarten, dem Lebensmittelladen, der Kirche sowie dem Pfarrzentrum im Süden dar.

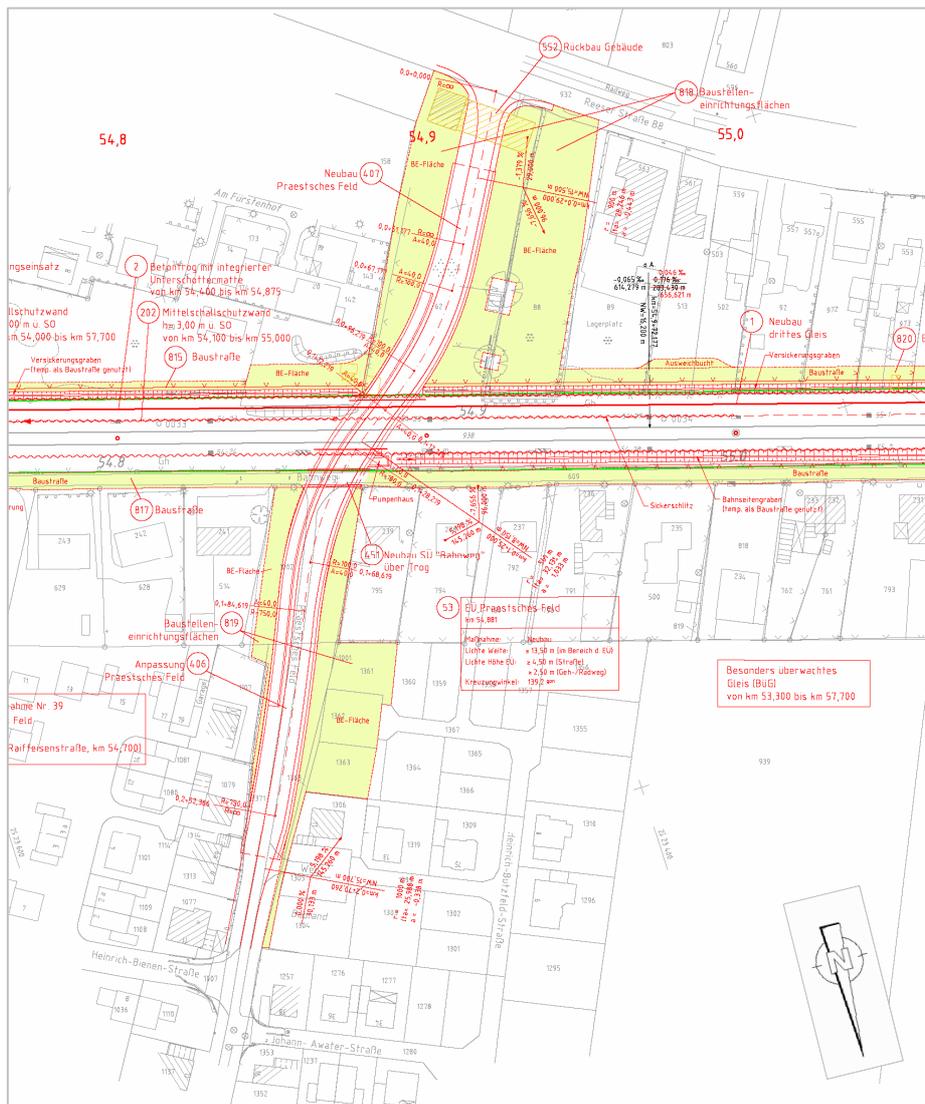
Siehe auch Luftbild zu 1.3.1 BÜ Sulenstraße

Auch ist die Straße Praestsches Feld zukünftig die zentrale Ausfallstraße des Dorfes und Verbindung an das klassifizierte Straßennetz.

Die Planungen der DB AG

Die DB AG sieht als Ersatzmaßnahme für den BÜ Raiffeisenstraße aber auch für den BÜ von-der-Recke-Straße (Bahn-km 55,290) die EÜ Praestsches Feld vor. Diese soll als vollwertige Eisenbahnüberführung mit einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m sowie einem einseitigen Geh-, Radweg mit einer Durchfahrtshöhe von 2,50 m ausgeführt werden.

Parallel der Gleise ist eine Straßenüberführung über die Straße Praestsches Feld für den Bahnweg geplant.



Lageplan der DB AG

Die Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Nach den Vorstellungen der Stadt Emmerich am Rhein wird hier als Ersatzbau nur eine EÜ-Pkw mit reduzierter Durchfahrtshöhe sowie entsprechender Nebenanlagen vorgesehen; diese jedoch behindertengerecht, ebenfalls ist parallel zu den Gleisen eine Straßenüberführung über die Straße Praestsches Feld für den Bahnweg geplant, zu dem ist auf der Südseite der Gleisanlage eine Pkw-Verbindung aus dem Trogbauwerk heraus zum P+R - Parkplatz und im weiteren Verlauf zur Raiffeisenstraße / Johannesstraße vorgesehen.

Grund der Einschränkung des Überführungsbauwerkes ist die Auffassung der Stadt, die EÜ Praestsches Feld von Lkw- und landwirtschaftlichem Verkehr freizuhalten, da der Dorfkern mit seinem verkehrsberuhigten Ausbau nicht geeignet ist, diese Verkehre aufzunehmen. Konfliktsituationen zwischen spielenden Kindern und landwirtschaftlichen Schwerverkehren sind vorprogrammiert und sollen vermieden werden.

Diese absichtliche eingeschränkte Durchfahrtshöhe lässt zwar weiterhin das Passieren von Pkw, Rettungswagen und Omnibussen zu, verhindert aber das Durchfahren mit Lkw, landwirtschaftlichem Großgerät und Schwerlastverkehr. Hierdurch soll der Dorfkern von großen Kraftfahrzeugen verschont bleiben.

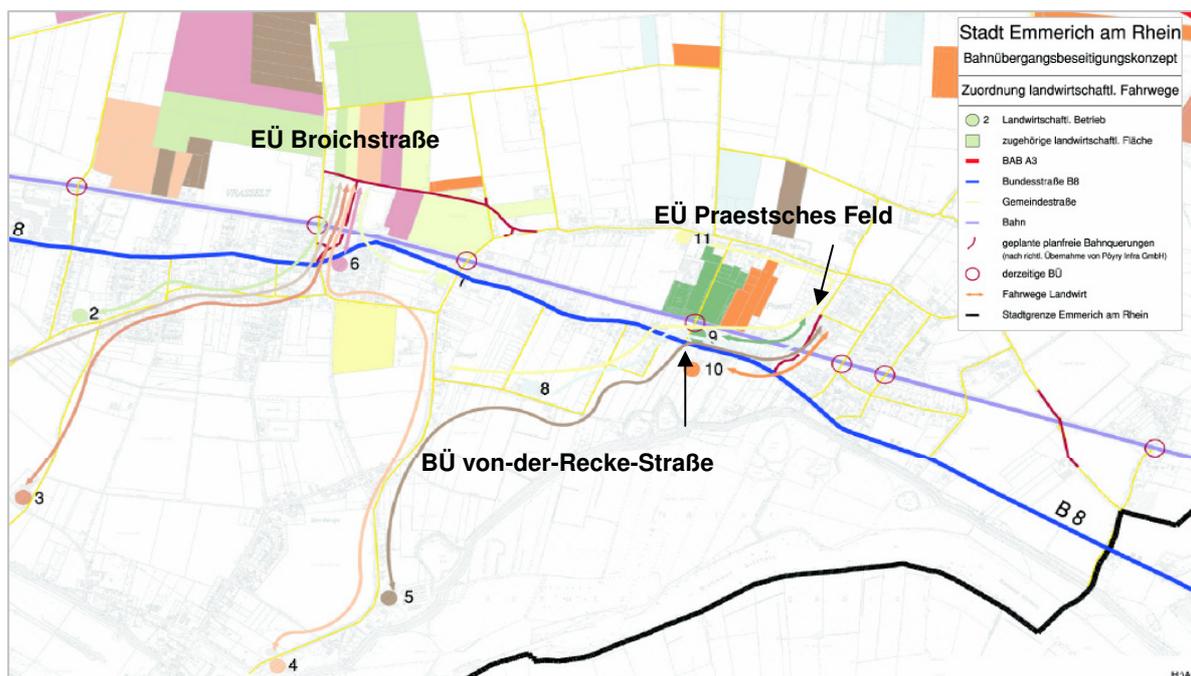
Gleichzeitig werden damit solcherart Verkehre auf der Grünen Straße im Abschnitt zwischen dem Einmündungsbereich der Straße Praestsches Feld und von-der-Recke-Straße vermindert, wo die recht dichte Bebauung und der Straßenquerschnitt einen Begegnungsverkehr nur eingeschränkt zulassen.

Grundvoraussetzung für eine solche reduzierte Durchfahrtshöhe bleibt jedoch die Forderung nach einer vollwertigen Eisenbahnüberführung (4,50 m) im Bereich der von-der-Recke-Straße, die eine für derartige Verkehre wesentlich günstigere Querverbindung darstellt.

Eine von der Stadt in Auftrag gegebene Untersuchung zur Häufigkeit der Querung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ergab laut Angaben der Landwirtschaftskammer, dass von den südlich der B 8 vorhandenen 11 Betrieben ca. 5 Betriebe regelmäßig die Bahnlinie im Bereich Praest queren, im Mittel ca. 11 mal pro Tag (oder 1.686 Querungen pro Jahr).

Sollte an der von-der-Recke-Straße keine vollwertige Unterführung gebaut werden, würden sich diese Verkehre u. a. auf die neue EÜ Praestsches Feld verlagern.

Diese Untersuchung ist als Anlage 01 der Stellungnahme beigefügt.



*Auszug aus der Verkehrsuntersuchung MWM
Zuordnung der landw. Verkehre nach Beseitigung der BÜ gemäß DB-Planung*

Anhand der als Anlage beigefügten Untersuchung und insbesondere der o.a. Übersicht ist ersichtlich, dass die 2 Hauptverkehrsbeziehungen der Landwirtschaft nach Umsetzung der DB AG-Planungen die Ersatzmaßnahme Praestsches Feld und Broichstraße sein werden; dies mit den zuvor genannten Folgen für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

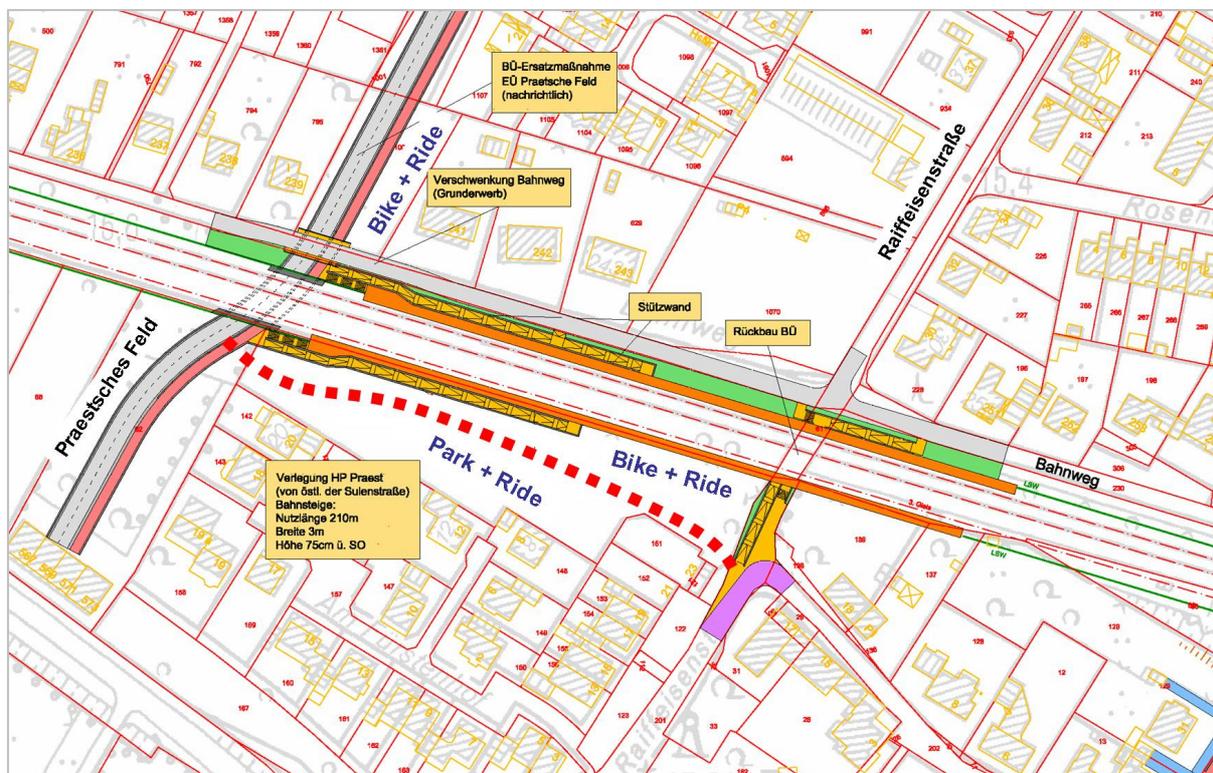
Wie bereits in den Ausführungen zu Punkt 1.3.2 'Verlegung des Haltepunktes Praest' dargelegt, soll der Haltepunkt nach dem gegenwärtigen Stand der DB-Planungen zukünftig zwischen der EÜ-F Sulenstraße und der Raiffeisenstraße angeordnet werden, von der Sulenstraße wie auch vom Bahnweg aus erreichbar.

Die Stadt Emmerich am Rhein sieht die Notwendigkeit zur Errichtung des neuen Haltepunktes jedoch zwischen der Raiffeisenstraße und der EÜ Praestsches Feld.

Mit dieser Verlagerung des Haltepunktes folgt sie einer bereits einsetzenden Entwicklung, innerhalb derer sich der Ortsteil Praest durch neue Baulandausweisungen bereits in Richtung Westen erweitert hat. Da diese Schwerpunktverlagerung in Zukunft weiter zunehmen wird, wird damit die bisherige Lage des alten Bahnsteiges immer randständiger.

Als Synergieeffekt kann der Geh- und Radweg der EÜ Praestsches Feld, der auf halber Höhe im Trog geführt wird zugleich als Bahnsteigzuwegung bzw. -verbindung dienen.

Aus Richtung Raiffeisenstraße vom alten Dorfkern kommend, soll es auf beiden Seiten des Gleiskörpers eine fußläufige Erreichbarkeit des Bahnsteiges geben.



Systemskizze der Stadt Emmerich am Rhein (Ing.-Büro Spiekermann)

Die in der vorangegangenen Systemskizze dargestellte rot gepunktete Linie stellt eine Pkw-Verbindung dar. Diese verbindet die Straße Praestsches Feld aus der Troglage heraus mit dem Park + Ride - Parkplatz und im weiteren Verlauf mit der Raiffeisenstraße / Johannesstraße. Diese Verbindung dient der Verkehrssicherheit, durch sie entfallen die 2-maligen notwendigen Bundesstraßenquerungen (DTV 8044 Kfz/d) um, von Norden kommend, in den Dorfkern zu gelangen.

Die Straße Praestsches Feld mündet von Norden kommend in die Bundesstraße 8. Die dort vorhandenen Nebenanlagen (Fuß-, Radweg) befinden sich jedoch auf deren südlicher Fahrbahnseite. Entlang der B8 verläuft die Hauptbuslinie Rees – Emmerich am Rhein.

Alle weiterführenden Schulen sowie das städt. Versorgungszentrum befinden sich im Stadtkern Emmerichs. Dies bedeutet für alle schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und

Fußgänger, dass sie um zur Bushaltestelle bzw. zum Geh-, Radweg zu gelangen zur Querung der Bundesstraße im genannten Bereich gezwungen sind.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher, aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit insbesondere der Schulwegsicherung, eine Querungshilfe für Busbenutzende, Fußgänger und Radfahrer einzurichten.

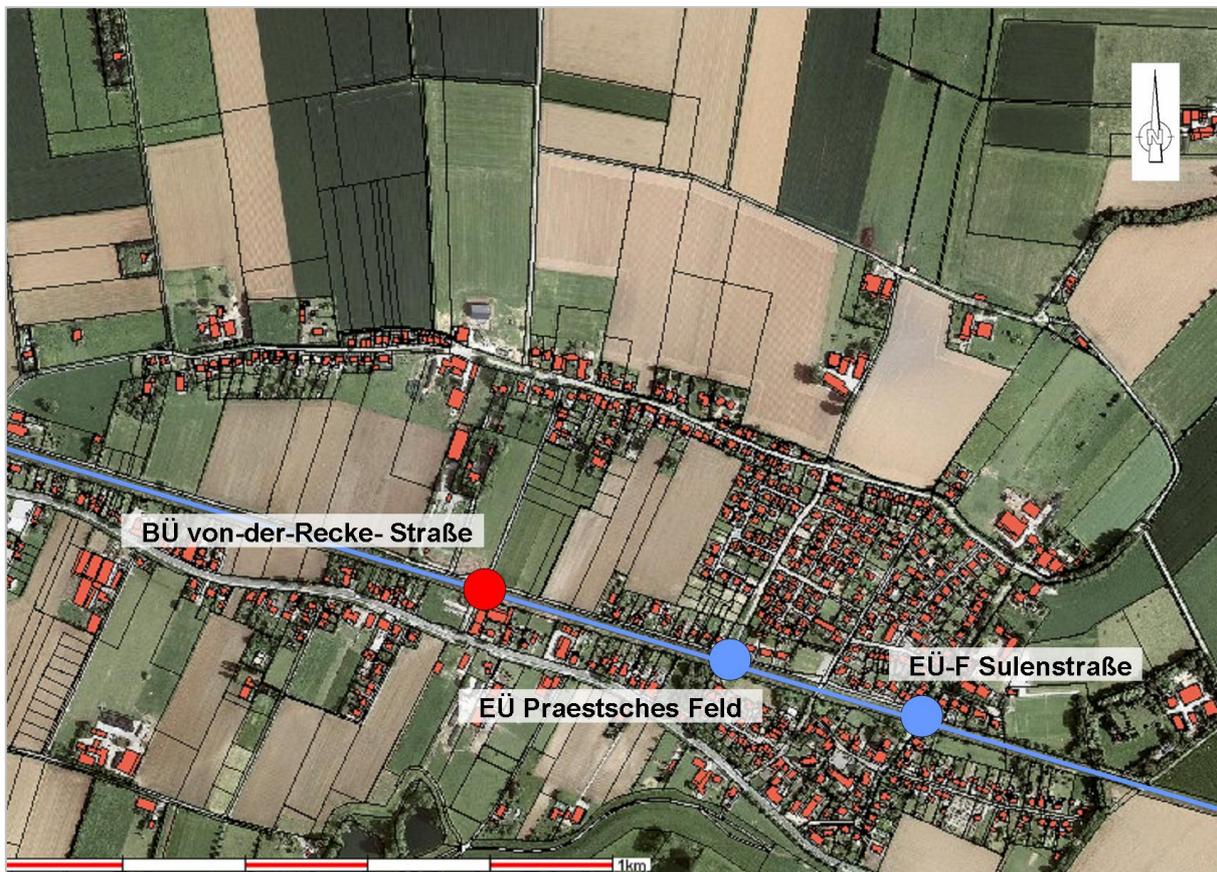
Fazit

Bezug nehmend auf die vorangegangenen Ausführungen konnte nachgewiesen werden, dass die von der DB AG vorgeschlagene Planung eine verkehrliche Überbeanspruchung des Dorfkerns verursacht, die ein Gefahrenpotenzial in sich birgt; diesem gegenüber steht der Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein mit einer reduzierten Durchfahrtshöhe, den Bahnsteigverbindungen und der Querungshilfe, die allesamt die schwächeren Verkehrsteilnehmer, besonders aber die Kinder schützt.

BÜ von-der-Recke-Straße 55,290 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der Bahnübergang von-der-Recke-Straße befindet sich außerhalb der Ortslage Praest. Die Straße führt auf direktem Wege von der Bundesstraße 8 über die Grüne Straße in das landwirtschaftlich genutzte Hinterland der Ortschaft Praest. Sie ist nahezu anbaufrei.



Luftbildausschnitt Ortslage Emmerich am Rhein - Praest

Die Planungen der DB AG

Der BÜ von-der-Recke-Straße wird aufgehoben. Die DB AG sieht als gemeinsame Ersatzmaßnahme für diesen BÜ und den BÜ Raiffeisenstraße (Bahn-km 54,700) die EÜ Praestsches Feld vor.

Die EÜ Praestsches Feld soll als vollwertige Eisenbahnüberführung mit einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m errichtet werden.

Die Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Wie bereits unter Punkt 1.3.1 BÜ Raiffeisenstraße thematisiert, fordert die Stadt Emmerich am Rhein als Ersatz für den BÜ von-der-Recke-Straße eine vollwertige EÜ mit einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m.

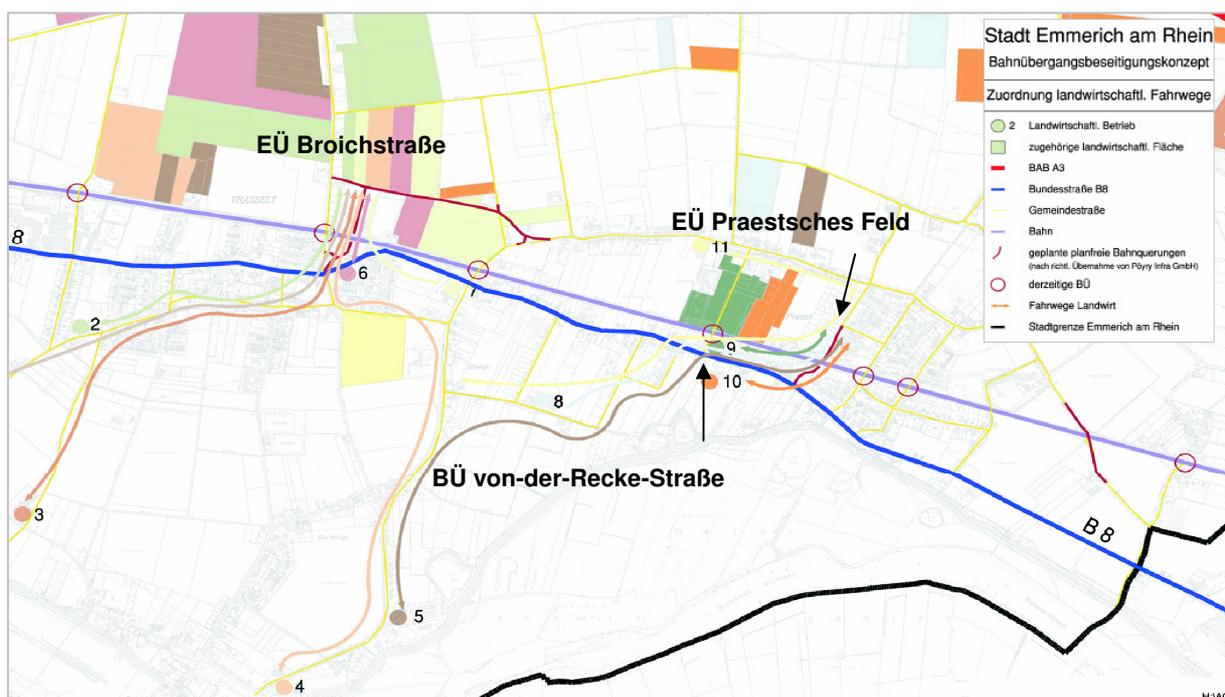
Durch dieses Bauwerk wird die EÜ Praestsches Feld von Lkw- und landwirtschaftlichem Verkehr freigehalten. Diese zwingende Notwendigkeit ergibt sich aus der Tatsache, dass der Dorfkern mit seinem verkehrsberuhigten Ausbau nicht geeignet ist derartige Verkehre aufzunehmen.

Konfliktsituationen zwischen spielenden Kindern und landwirtschaftlichen Schwerverkehrern sind vorprogrammiert und zu vermeiden.

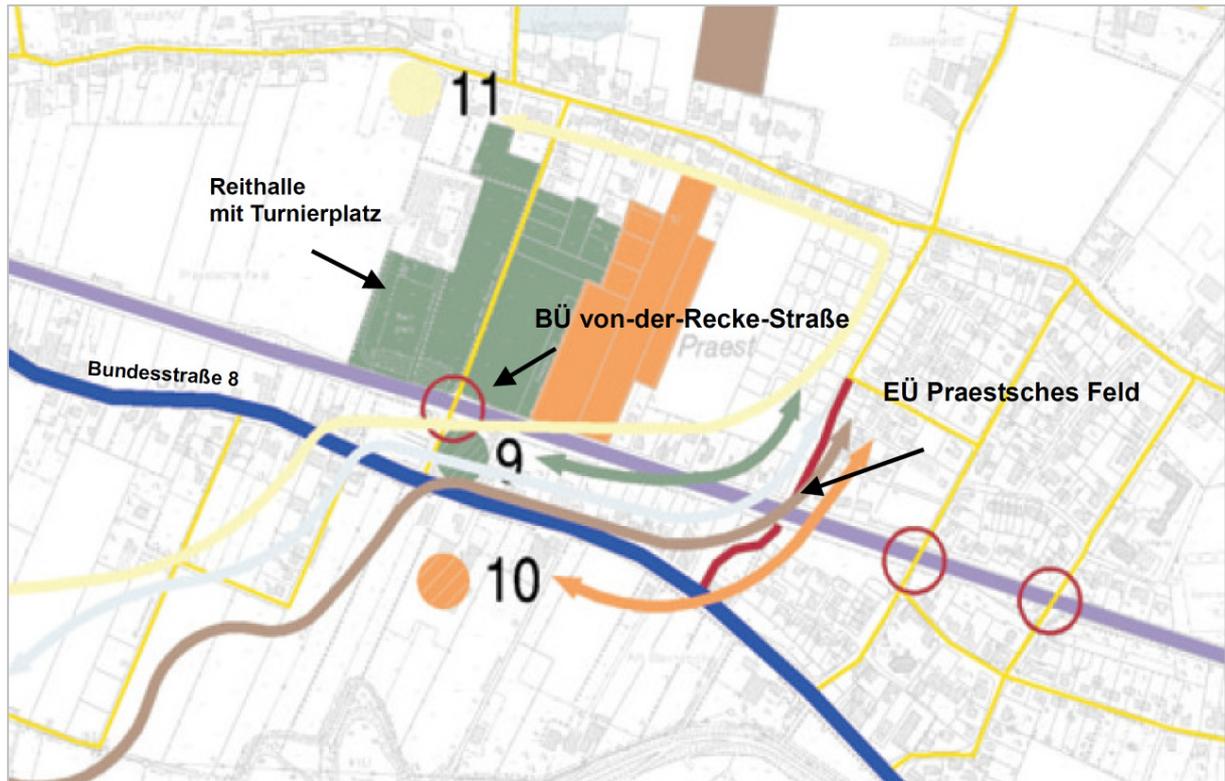
Die bereits erwähnte Untersuchung des Ingenieurbüros MWM zur Häufigkeit der Querung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ergibt, wie aus der unter dargestellten Übersicht erkennbar, dass die 2 Hauptverkehrsbeziehungen für die Landwirtschaft nach Umsetzung der DB AG-Planungen die Ersatzmaßnahme Praestsches Feld und Broichstraße sein werden.

Dies mit den zuvor genannten Folgen für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und Anwohner

Diese Untersuchung ist als Anlage 01 der Stellungnahme beigefügt.



Auszug aus der Verkehrsuntersuchung MWM
Zuordnung der landw. Verkehre nach Beseitigung der BÜ gemäß DB-Planung



*Detailauszug aus der Verkehrsuntersuchung MWM
Zuordnung der landw. Verkehre
nach Beseitigung der BÜ gemäß DB-Planung*

Besonders am Beispiel des landwirtschaftlichen Betriebes Nr. 9 der Familie Elsing, ist die Notwendigkeit einer EÜ an der von-der Recke-Straße zu erkennen.

Zu dieser Hofanlage gehört in unmittelbarer Nähe, auf der gegenüberliegenden Seite der Gleisanlagen, Flächen. Diese sind nur mit einem Umweg von ca. 2 km einfacher Fahrt über den EÜ Praestsches Feld zu erreichen, was nicht nur Zeitverlust, sondern auch Transportkosten verursacht. Gerade bei der derzeitigen angespannten finanziellen Lage der Landwirtschaft ist diese zusätzliche Belastung unzumutbar.

Dies umso mehr, da die Familie als zweites Standbein auch Pferdehaltung betreibt. Die hierzu gehörige Reithalle mit Turnierplatz befindet sich ebenfalls, zwar in Sichtweite, jedoch auch auf der anderen Seite der Gleisanlage. Zur Zeit können die Pferde zur Halle geritten oder geführt werden.

Eine Schließung des Bahnüberganges hieße nun, dass alle Pferdebewegungen einen Transport der Tiere ca. 2 km hin und zurück, mittels Pkw + Anhänger o.ä. nach sich ziehen würde. Da dieser Sport zu einem großen Teil von Jugendlichen betrieben wird und diese keinen Führerschein, geschweige denn für Anhänger(BE), besitzen, ist die Zukunft der Pferdehaltung an dieser Stelle klar erkennbar.

Ein K.O.-Kriterium für diese Hofstelle.

Die Stadt Emmerich am Rhein hat das Ingenieurbüro Spiekermann, Aachen, mit der Planung einer Ersatzmaßnahme zur Aufhebung des BÜ von-der-Recke-Straße in Form einer vollwertigen EÜ beauftragt.

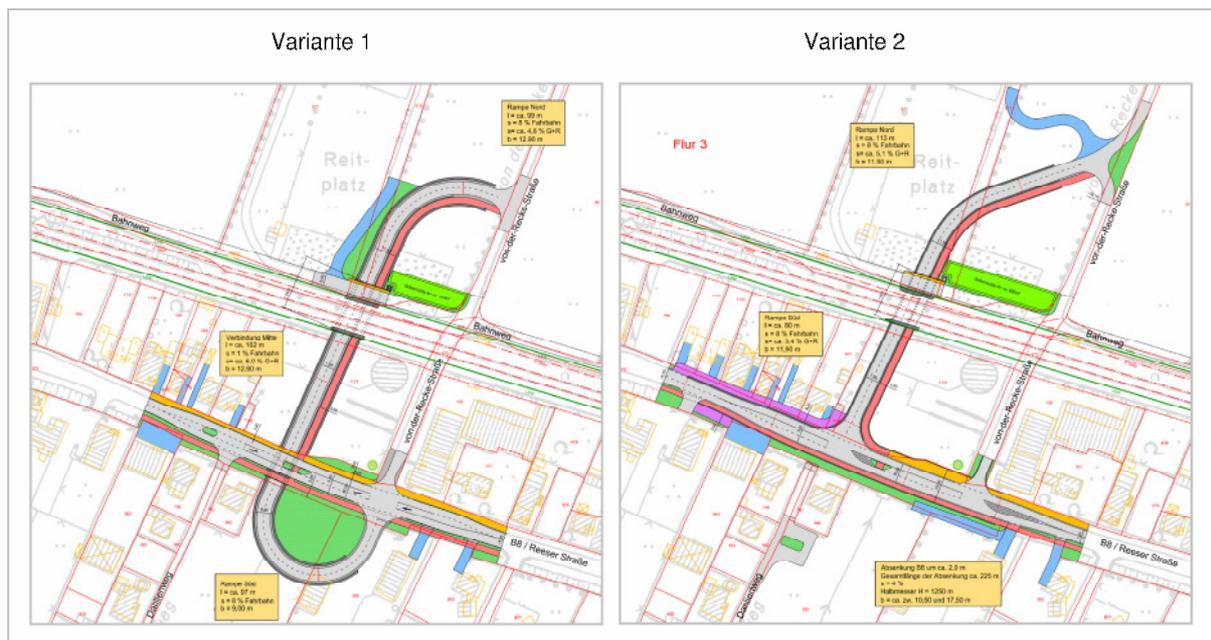
Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Bahngleise zur Bundesstraße kann jedoch keine direkte Anbindung der EÜ an die Bundesstraße erfolgen.

Hieraus folgend hat das Ingenieurbüro 2 Varianten entwickelt:

1. Diese Variante sieht eine Unterführung sowohl unter der Gleisanlage als auch unterhalb der Bundesstraße vor, im weiteren Verlauf wird die Straße höhengleich an die B8 angeschlossen.
2. Diese Variante sieht die Unterführung der Gleisanlage vor. Im weiteren Verlauf schließt die von-der-Recke-Straße an die um ca. 2 m tiefer gelegte Bundesstraße 8 an.

Beide Varianten sehen behindertengerechte Nebenanlagen vor; sie sind von Schwerlast- und landwirtschaftlichem Verkehr befahrbar.

Die Stadt Emmerich am Rhein favorisiert die Variante 1.



Vorschlag der Stadt Emmerich am Rhein (Ing.-Büro Spiekermann)

Fazit

Bezug nehmend auf die vorangegangene Ausführung konnte nachgewiesen werden, dass die von der DB AG vorgeschlagene Planung eine verkehrliche Überbeanspruchung des Dorfkerns und finanzielle Belastung der Landwirtschaft verursacht; die Varianten der Stadt Emmerich am Rhein bilden hierzu Alternativen, die zum Einen den Ortskern entlasten und somit zur Verkehrssicherheit beitragen und zum Anderen die Landwirtschaft unterstützen.

BÜ Grüne Straße

56,170 Bahn-km

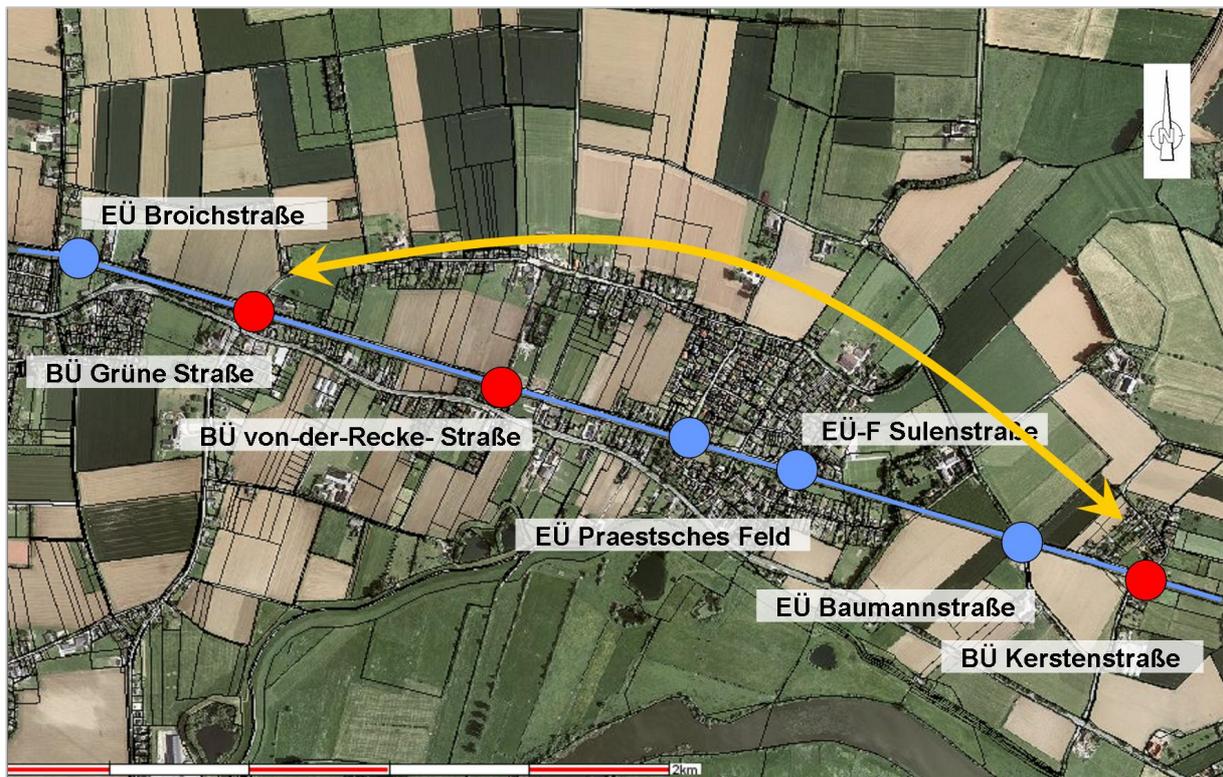
In den Planfeststellungsunterlagen ist sowohl die Beseitigung des BÜ Grüne Straße als auch die Ersatzmaßnahme ‚Seitenweg‘ als Maßnahme in einem gesonderten Verfahren dargestellt.

Dies ist nicht korrekt.

Sowohl der Rückbau als auch die Ersatzmaßnahme sind Teil des derzeitigen Planfeststellungsverfahrens Ausbaustrecke 46/2 Abschnitt 3.3.

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der Bahnübergang Grüne Straße stellt die Hauptzufahrt zur Querspange Grüne Straße dar, die von der B8 über eben die Grüne Straße bis zum BÜ Kerstenstraße zurück zur B8 führt. Der gesamte nördliche Bereich der Ortschaft Praest wird über diese Straße in Richtung Emmerich am Rhein erschlossen, hier verlaufen Regel-, als auch Schulbuslinien.



Luftbildausschnitt Ortslage Emmerich am Rhein - Praest

Die Planungen der DB AG

Die DB AG sieht als Ersatzmaßnahme für den BÜ Grüne Straße aber auch für den BÜ Broichstraße (Bahn-km 56,740) die EÜ Broichstraße vor. Diese soll als vollwertige Eisenbahnüberführung mit einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m sowie einem einseitigen Geh-, Radweg mit einer Durchfahrtshöhe von 2,50 m ausgeführt werden.

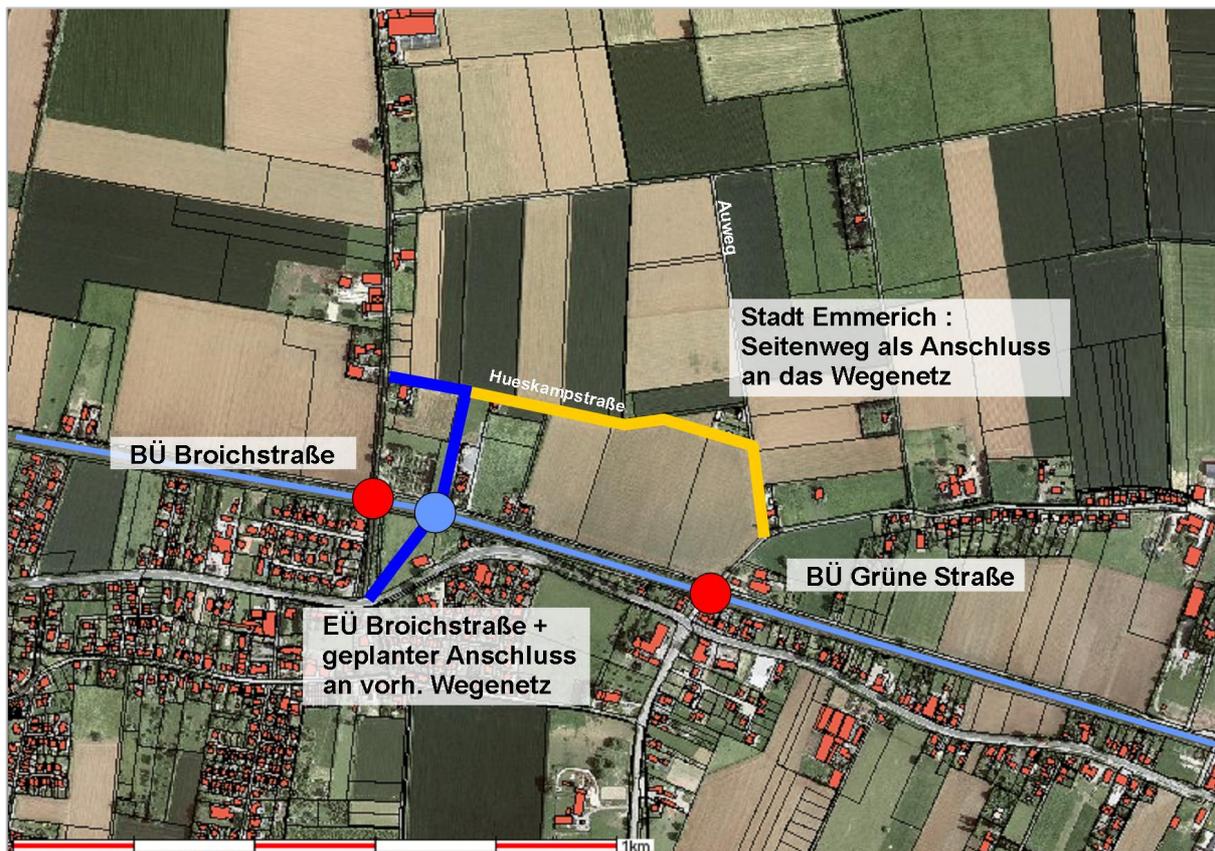
Parallel der Gleise ist eine Straßenüberführung über die Broichstraße für den Bahnweg geplant.

Die Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Das Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein sieht die Aufhebung des Bahnüberganges Grüne Straße vor.

Als Ersatz für den bisherigen Anschluss der Straße an das klassifizierte Netz, die Bundesstraße 8, fordert die Stadt Emmerich am Rhein eine adäquaten Anbindung an die EÜ Broichstraße, die nunmehr auf die B8 führt. Diese Anbindung soll über die Straßen Hueskampstraße und Auweg erfolgen.

Da es sich zum jetzigen Zeitpunkt bei beiden Straßen um Wirtschaftswege handelt, sind diese im Zuge des Gesamtverfahrens ABS 46/2 als sog. Seitenwege auszubauen; dies in einem auch den Busverkehr aufnehmenden Querschnitt von mind. 5,50 m.



Luftbildausschnitt Ortslage Emmerich am Rhein - Praest

Die Stadt Emmerich am Rhein hat zur Verdeutlichung der zukünftigen Verkehrsbeziehungen das Ingenieurbüro MWM, Aachen, beauftragt diese darzustellen; sie sind im Detail in der Anlage 02 aufgezeigt.

Zusammenfassend stellt das Verkehrsgutachten fest, dass der Entfall der Bahnübergänge Broichstraße, Grüne Straße, von-der-Recke-Straße, Raiffeisenstraße und Sulenstraße und die Realisierung der geplanten Eisenbahnüberführungen Broichstraße, Praestsches Feld und Sulenstraße einen Ausbau der Verlängerung Hueskampstraße bis Auweg und eine deutliche Verkehrszunahme im Auweg bis Grüne Straße bedeuten. Die Haltestelle Friedhof ist in den Bereich Hueskampstraße zu verlegen, die Fußwege von der Haltestelle bis zum Friedhof sind deutlich länger als im Bestand. Die Querschnitte der neuen Verbindung sind für die zu erwartenden Begegnungsfälle Bus / Bus, Bus / landwirtschaftl. Verkehr und Bus/PKW auszulegen. Dabei ist zu prüfen bzw. planerisch zu berücksichtigen, dass der Straßenoberbau die zu erwartende Belastung aufnehmen kann. Je nach Konzept ist mindestens die Bauklasse IV zu erwarten.

Lösungen mit einstreifigen Teilbereichen und entsprechenden Ausweichstellen – ggf. in Kombination mit der Anlage von Busbuchten im Bereich der neuen Haltestelle Friedhof bieten vielleicht eine kostengünstige Alternative, bedeuten allerdings infolge der Wartezeiten auch zusätzliche Reisezeiten für alle Verkehrsteilnehmer (insbesondere auch ÖPNV).

Fazit

Bezug nehmend auf die dargestellten Verkehrsbeziehungen, konnte nachgewiesen werden, dass zur Gewährleistung der bestehenden Verkehrsbeziehungen ein Anschluss der Grünen Straße über die Hueskampstraße / Auweg an die EÜ, als Verbindung zur B8, notwendig ist. Diese Maßnahme hat als kreuzungsbedingter Teil der ABS 46/2 stattzufinden.

BÜ Broichstraße 56,740 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der Bahnübergang Broichstraße befindet sich am östlichen Beginn der Ortschaft Vrasselt. Er verbindet die Bundesstraße 8 mit dem Hinterland der Ortschaft, dem Naturschutzgebiet Hetter.

Dieser Übergang dient als einer der Hauptwegebeziehungen für die Landwirtschaft. Direkt nördlich der Gleise befindet sich der Dorffriedhof.

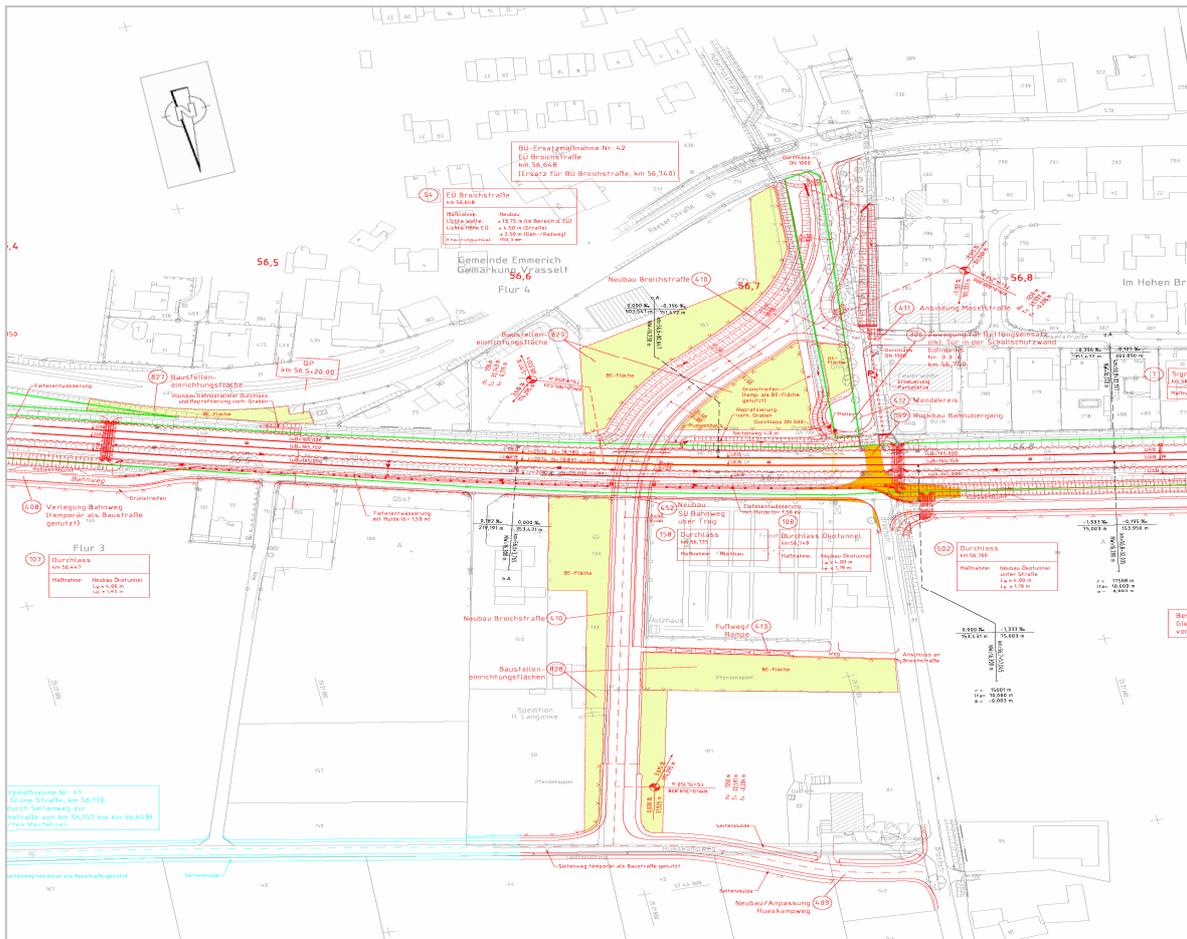
Darüber hinaus befindet sich unmittelbar südlich der Gleise die Hauptfeuerwache für die Ortsteile Praest und Vrasselt. Gleichfalls bedeutsam, wenn nicht sogar existentiell ist gerade dieser Bahnübergang für eine am Bahnweg 150 ansässige Fuhrunternehmung, für das er die einzige Zuwegung darstellt.

Die Planungen der DB AG

Die DB AG sieht als Ersatzmaßnahme für den BÜ Broichstraße und für den BÜ Grüne Straße (Bahn-km 56,170) die EÜ Broichstraße vor. Diese soll als vollwertige Eisenbahnüberführung mit einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m sowie einem einseitigen Geh-, Radweg mit einer Durchfahrtshöhe von 2,50 m ausgeführt werden.

Aus dem Trog heraus ist eine direkte fußläufige Verbindung zum Friedhof geplant.

Parallel der Gleise ist eine Straßenüberführung über die Broichstraße für den Bahnweg geplant.



Lageplan der DB AG

Die Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Das Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein sieht die Aufhebung des Bahnüberganges Broichstraße und eine Eisenbahnüberführung als Ersatzmaßnahme ca. 100 m östlich vor.

Da die EÜ Broichstraße eine Ersatzmaßnahme für den BÜ Grüne Straße und den BÜ Broichstraße ist, sind auch entsprechende Seitenwege als Anschlüsse an das Ersatzbauwerk und das klassifizierte Netz zu schaffen.

Diese Anbindung der Grünen Straße soll über die Straßen Hueskampstraße und Auweg erfolgen; ein Anschluss der EÜ an die Broichstraße ist wenig sinnvoll, da aufgrund des Straßenquerschnittes des Bahnweges, von dort aus weder Lkw, landwirtschaftliche Maschinen noch Busse fahren können.

Zum jetzigen Zeitpunkt handelt es sich bei beiden Straßen um Wirtschaftswege; diese sind im Zuge des Gesamtverfahrens ABS 46/2 als sog. Seitenwege auszubauen; dies in einem auch den Busverkehr aufnehmenden Querschnitt von mind. 5,50 m.

Die Broichstraße mündet von Norden kommend analog zur Straße Praestsches Feld in die Bundesstraße 8. Die dort vorhandenen Nebenanlagen (Fuß-, Radweg) befinden sich jedoch auf deren südlicher Fahrbahnseite. Entlang der B8 verläuft die Hauptbuslinie Rees-Emmerich am Rhein.

Alle weiterführenden Schulen sowie das städt. Versorgungszentrum befindet sich im Stadtkern Emmerichs. Dies bedeutet für alle schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger, dass sie um zur Bushaltestelle bzw. zum Geh-, Radweg zu gelangen zur Querung der Bundesstraße (DTV 8044 Kfz/d) im genannten Bereich gezwungen sind.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher, aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit insbesondere der Schulwegsicherung, eine Querungshilfe für Busbenutzende, Fußgänger und Radfahrer einzurichten.

Die Einmündung Broichstraße / B8 ist aufgrund der zukünftigen zusätzlichen Verkehre auf ihre Sicherheit und verkehrliche Funktionalität zu überprüfen, ggfls sind hier Abbiegespuren einzubauen.

Fazit

Dem Grunde nach besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein Konsens über die Aufhebung des BÜ Broichstraße und seiner Ersatzmaßnahme.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte in die Bundesstraße eine Querungshilfe eingebaut werden, die die schwächeren Verkehrsteilnehmenden besonders aber Kinder schützt.

BÜ Schwarzer Weg 57,650 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der BÜ Schwarzer Weg befindet sich nordwestlich der Ortschaft Vrasselt zwischen dem zukünftigen BÜ-Ersatzbauwerk EÜ Broichstraße und der bereits vorhandenen EÜ Weseler Straße im Verlauf der L90.

Diese beiden Bauwerke befinden sich in einer Entfernung von 1.000 m bzw. 1.800 m.

Der Schwarze Weg dient als touristische Wegebeziehung vom südlich gelegenen Deichvorland (Rheinradweg) in das nördlich gelegene Naturschutzgebiet 'Hetter'. Entlang der Straße verlaufen diverse lokale Radrouten.

Die Planungen der DB AG

Die DB AG sieht eine ersatzlose Aufhebung des BÜ Schwarzer Weg vor.



Die Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Das Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein sieht als Ersatzbauwerk für die Aufhebung des Bahnüberganges Schwarzer Weg eine Fußgängerüberführung vor.

Die touristische Wegebeziehung, die der Schwarze Weg darstellt, verbindet das südlich gelegene Deichvorland (Rheinradweg) mit seinem Naturschutzgebiet 'Bienener Altrhein' und das nördlich gelegene Naturschutzgebiet 'Hetter'. Dies als Teil der Gesamtkonzeption eines erlebbaren Niederrheines.

Entlang der Straße verlaufen diverse lokale Radrouten, die sich außerhalb der Hauptverkehrswege befinden und den Niederrhein so erlebbar machen.

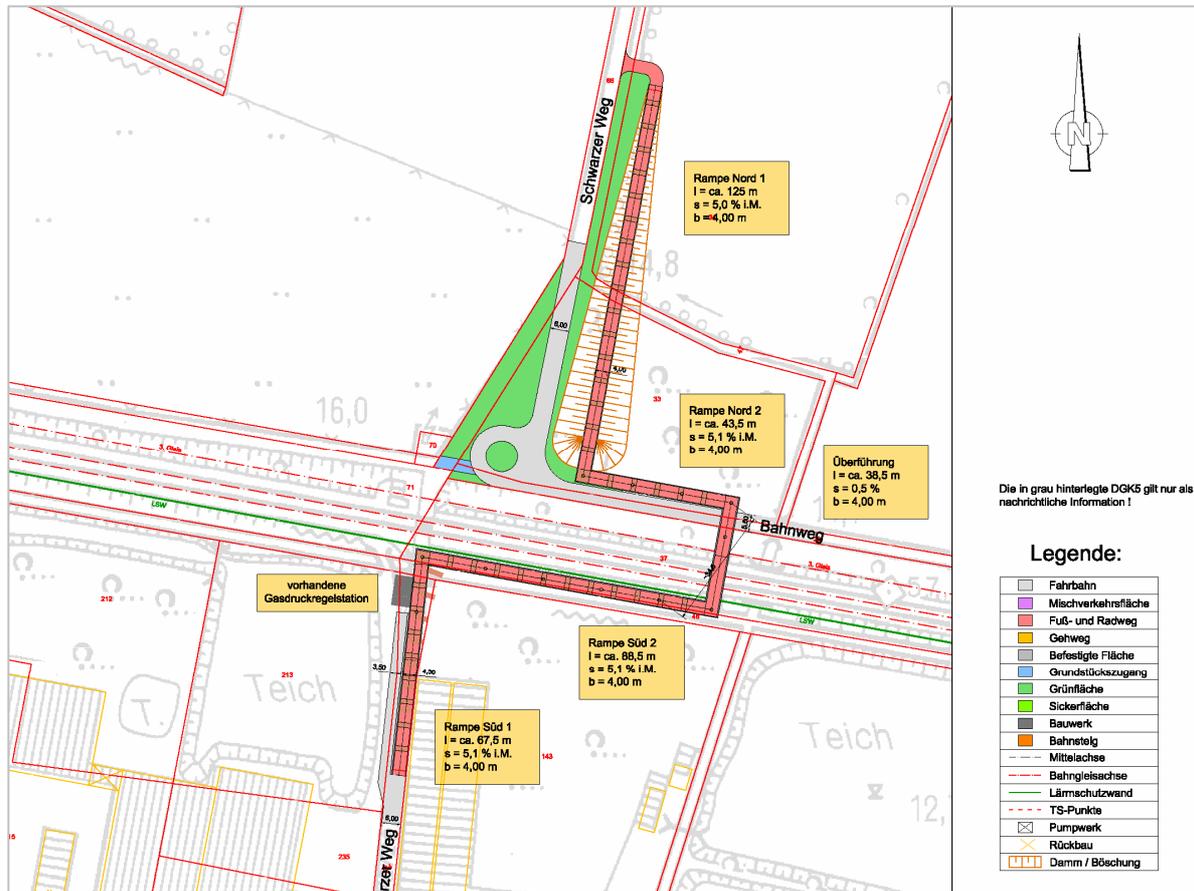
Die nicht unerheblichen Umwege entlang der entweder ungeschützten 3-gleisigen Strecke oder aber einer 4 Meter hohen Schallschutzwand sind touristisch wenig attraktiv und entsprechen nicht dem Verständnis der Stadt Emmerich am Rhein von Unterstützung der Kommunen im ländlichen Raum.

Die Stadt Emmerich am Rhein stellt aktuell den Antrag auf die Auszeichnung "Fahrradfreundliche Stadt"; sie ist an einem umfangreichen und attraktiven Radwegenetz interessiert.

Auch wird der Fahrradtourismus vom Land NRW in Form der Förderung des Radwegebau z.B. 'Radwege auf dem Deich' oder aber der Radwegebeschilderung dem 'Radverkehrsnetz NRW' oder '100 Kommunen im Netz' unterstützt. Im Zuge des Letzteren wird z. Zt. auf dem Stadtgebiet Emmerich am Rhein die Radwegebeschilderung erweitert und aktualisiert.

So hat bereits der ehemaligen Regierungspräsidenten Büssow am 15.06.1999 anlässlich einer zweitägigen Niederrhein-Radtour mit Gästen aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung erklärt, dass es mit dem Ausbau des Fahrrad-Tourismus auch um einen Imagegewinn für die

gesamte Niederrhein-Region und Nordrhein-Westfalen geht. Wenn von Fahrrad-Tourismus die Rede ist, dann dürfen nicht nur die Niederlande oder das Münsterland in aller Munde sein, sondern auch der Niederrhein!



Vorschlag der Stadt Emmerich am Rhein (Ing.-Büro Spiekermann)

Fazit

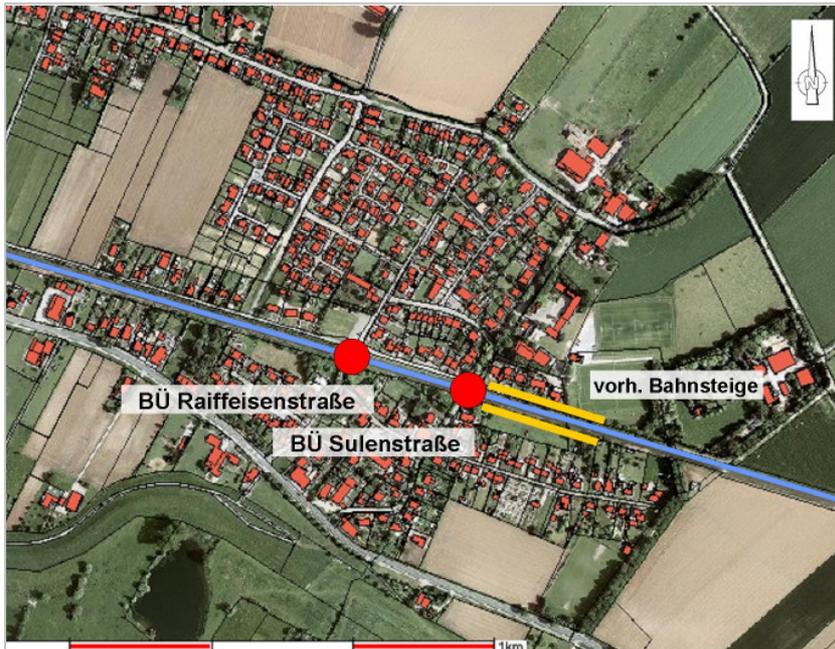
Aus den vorangegangenen Erläuterungen, die touristische Bedeutung der Wegeverbindung Schwarzer Weg treffend, ist ersichtlich, dass diese auch nach dem Bau der ABS 46/2 bestehen bleiben muss, dies in Form der vorgeschlagenen Fußgängerüberführung oder auch alternativ einer Unterführung. Radwegeverbindungen sollten nicht getrennt, sondern geschaffen werden.

1.3.2 Die Verlegung des Haltepunktes Praest

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der Haltepunkt Praest der DB AG befindet sich gegenwärtig östlich anschließend an den BÜ Sulenstraße. Wie aus der Luftbildaufnahme zu erkennen ist dieser Standort dezentral.

Es bestehen hier keine Möglichkeiten zur Teilnahme am Park + Ride oder Bike + Ride.

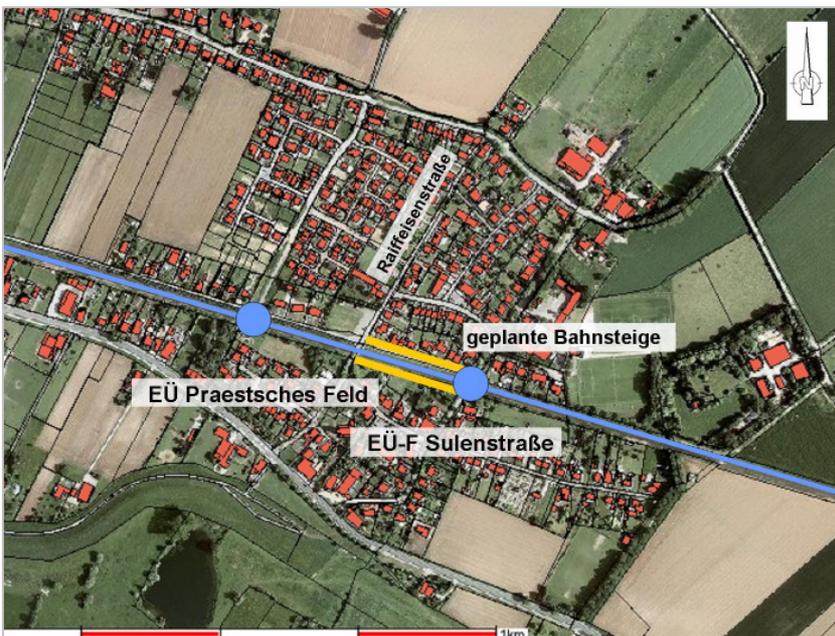


Bestehender Haltepunkt

*Luftbildausschnitt
Ortslage Emmerich am Rhein
- Praest*

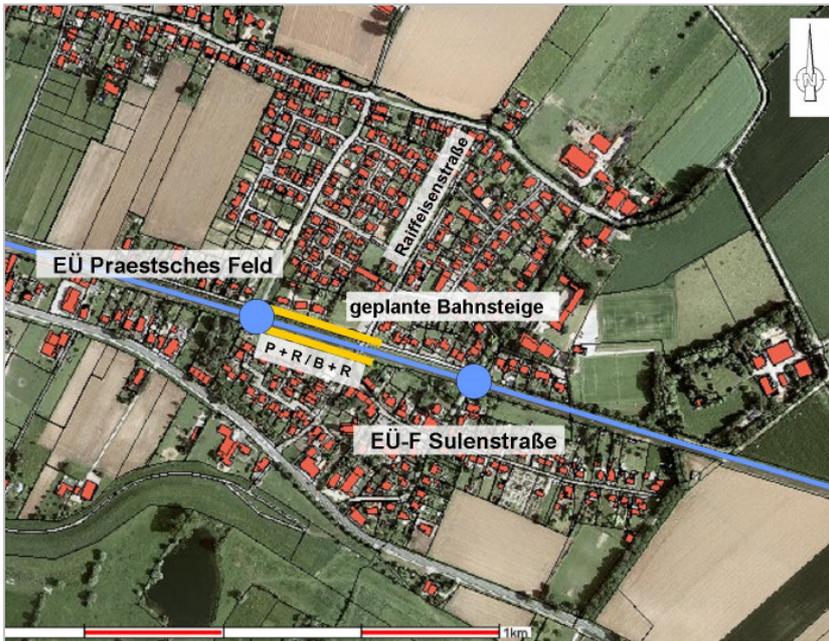
Die Planung der DB AG

Die DB AG sieht vor, die maroden Bahnsteige abzurechen und diese zwischen die Ersatzmaßnahme EÜ-F Sulenstraße und den wegfallenden BÜ Raiffeisenstraße zu verlegen. Zuwegungen sind nur von der Sulenstraße bzw. dem Bahnweg aus geplant. Die EÜ-F Sulenstraße dient hier lediglich als Bahnsteigverbindung, s. 1.3.1 BÜ Sulenstraße.



DB Planung Haltepunkt

*Luftbildausschnitt
Ortslage Emmerich am Rhein
- Praest*



Stadt Emmerich am Rhein
Planung Haltepunkt

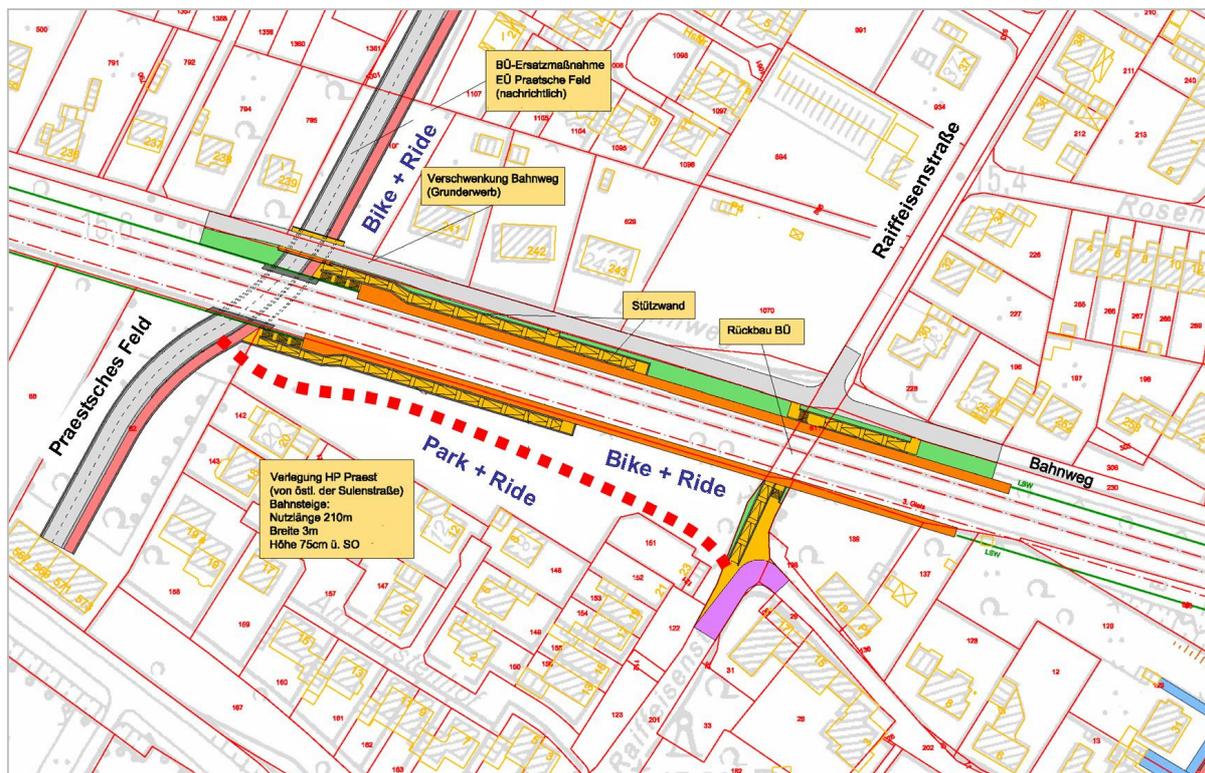
Luftbildausschnitt
Ortslage Emmerich am
Rhein - Praest

Die städt. Planung sieht vor, dass die Nebenanlagen der EÜ Praestsches Feld in den Haltepunkt eingebunden werden. Als Synergieeffekt kann der Geh- und Radweg der EÜ, der auf halber Höhe im Trog geführt wird zugleich als Bahnsteigzuwegung bzw. -verbindung dienen.

Des Weiteren soll es vom alten Dorfkern aus, auf Höhe der Raiffeisenstraße, eine fußläufige Erreichbarkeit des Bahnsteiges sowie des Geh-, Radweges Praestsches Feld geben. Von der Bundesstraße 8 über die Raiffeisenstraße besteht die Möglichkeit entlang des südlichen Bahnsteiges am Park + Ride teilzunehmen, für Radfahrer besteht, die Möglichkeit des Bike + Ride auch zusätzlich von der Straße Praestsches Feld aus.

Diese Verlagerung des Haltepunktes wird von der Stadt Emmerich am Rhein gefordert, da sich der Ortsteil Praest durch neue Baulandausweisungen bereits in Richtung Westen erweitert hat, dies auch in Zukunft tun wird und damit die bisherige Lage des alten Bahnsteiges immer randständiger wird. Natürlich ist mit der Entwicklung neuer Baugebiete (80 Wohneinheiten) auch mit einer Erhöhung der Fahrgastpotentiale zu rechnen; dies auch aufgrund der zusätzlichen P+R und B+R -Angebote.

Die Stadt Emmerich am Rhein hat einen Alternativvorschlag einschl. Kostenschätzung erarbeiten lassen.



Systemskizze Bahnsteigverlegung (Ing.-Büro Spiekermann)

Als Ergebnis dieses Kostenvergleiches kann festgehalten werden, dass die Planung der Stadt Emmerich am Rhein geringfügige Mehrkosten in Höhe von ca. 344.000 € verursacht als die der Lösung der DB AG. Siehe Anlage 03 Kostenschätzung Bahnsteigverlegung.

Wie im Abschnitt 'Städtebauliche Einbindung' näher erläutert wird, gehört zu den Forderungen der Stadt Emmerich am Rhein bezüglich der Ausbildung des Haltepunktes auch die Ausgestaltung der Lärmschutzwände mit transparenten Elementen. Dies fördert die soziale Verträglichkeit als auch die Attraktivität der Station. Siehe auch 1.3.4.

Fazit

Die Planung der DB AG sieht im Bereich der Sulenstraße die Erneuerung des Haltepunktes mit einer Bahnsteigverbindung vor, die aufgrund ihrer Geometrie nicht die soziale Sicherheit vermittelt, die notwendig ist damit das Bauwerk von der Bevölkerung angenommen wird. Diese Bahnsteigverbindung soll gleichzeitig den BÜ Sulenstraße ersetzen und eine EU-F darstellen.

Als Ersatz für den BÜ sieht die Stadt Emmerich am Rhein daher eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ-F) im Verlauf der vorhandenen Sulenstraße vor. Die Trassierung verläuft nahezu gradlinig ohne Nischen und Winkel. Siehe 1.3.1 BÜ Sulenstraße

Die Verlegung des Haltepunktes in Richtung EÜ Praestsches Feld kann als Investition in die Zukunft gesehen werden, denn

1. der Haltepunkt folgt seinen Kunden und verkürzt somit die Wege von und zum Bahnhof.
2. die Attraktivität des Haltepunktes erhöht sich durch das Angebot des Park + Ride und Bike + Ride
3. die Bahnsteigverbindung besteht nicht aus einer Tunnelanlage, deren Enden von Außen nicht einsehbar sind, sondern über Nebenanlagen einer Eisenbahnüberführung, die allen Kriterien einer sozialen Verträglichkeit entspricht.
4. durch den Einbau transparenter Elemente werden nicht nur Angsträume vermieden sondern auch Sichtbeziehungen geschaffen, die eine ganzheitliche Orientierung weiterhin ermöglichen und so zu einer weitergehenden Akzeptanz des Linienbauwerkes führen.
5. durch neue Baulandausweisungen in Richtung Westen hat sich der Ortskern verlagert und wird dies auch in Zukunft tun. Damit wird der Bahnsteig in seiner bisherigen Lage immer randständiger und wenig attraktiv. Der neue Bahnsteig befindet sich dort wo die Kundschaft wohnt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Verlegung des Haltepunktes an die EÜ Praestsches Feld in Richtung Raiffeisenstraße zwar mit geringfügige Mehrkosten behaftet ist, diese aber den Standort der Station um ein Vielfaches attraktiver werden lassen und somit seine Effektivität erheblich steigern.

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.

Die Aufhebung des BÜ Kerstenstraße sowie die entsprechende Ersatzmaßnahme SÜ Baumannstraße werden in einem gesonderten Baurechtsverfahren genehmigt.
Die Aufhebung des BÜ hat erst nach Fertigstellung der Ersatzmaßnahme zu erfolgen.

3 + 4 / Verlegung Haltepunkt Praest

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass die Bahnsteige zwischen den Bahnübergängen Raiffeisenstraße und Praestsches Feld verlegt werden. Weitere Punkte sind im eigenen Abschnitt 'Verlegung Haltepunkt Praest' dargelegt.

52 - 54 / EÜ-F Sulenstraße, EÜ Praestsches Feld und Broichstraße

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 Fahrradrinnen zu versehen. Der Geh-, Radweg ist in Betonsteinpflaster zu errichten.

Die südliche Sulenstraße endet stumpf vor der Gleistrasse. Hier fehlt ein Wendehammer.

Weitere Punkte sind im Abschnitt 'Bahnübergangsbeseitigungskonzept' dargelegt.

Auf die Möglichkeit von Schäden an Gebäuden und Straßen im Zuge der notwendigen Grundwasserabsenkungen wird ausdrücklich hingewiesen; dies besonders, da der Grundwasserstand im PFA 3.3 außergewöhnlich hoch ist.

101 - 110 / Die grundsätzliche Zuständigkeit zur Errichtung/Änderung/Aufhebung von Durchlässen im Zuge von Gewässern 2.Ordnung liegt beim Kreis Kleve, der Unteren Wasserbehörde.

101 / Durchlass 53,507 Gewässer W. 062.10

Der Durchlass sollte zur besseren Unterhaltung geradlinig unter der Straße und den Gleisen verlaufen

152 + 153 / Rückbau Bahnsteige

s. auch Lfd.-Nr. 3 + 4

154 – 156, 159 + 161 / Rückbau BÜ

Die Bahnübergänge sind erst nach Fertigstellung der Ersatzmaßnahmen zu entfernen.

In den Planfeststellungsunterlagen ist sowohl die Beseitigung als auch die Ersatzmaßnahme Grüe Straße ‚Seitenweg‘ als Maßnahme in einem gesonderten Verfahren dargestellt.

Dies ist nicht korrekt.

Sowohl der Rückbau als auch die Ersatzmaßnahme sind Teil des derzeitigen Planfeststellungsverfahrens Ausbaustrecke 46/2 Abschnitt 3.3.

201 - 207 / Schallschutzwände

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

Weitere Punkte sind in den Abschnitte ‚Städtebauliche Einbindung‘ sowie ‚Schallschutz‘ behandelt.

302 + 304 / Rettungszuwegungen

Die Zuwegung für Rettungseinsätze hat in das Eigentum der DB Netz AG über zugehen.

400 ff / Wendeanlagen

Wendeanlagen an den Ende von Sackgassen sind grundsätzlich im Stadtgebiet Emmerich am Rhein entsprechend der Information der Berufsgenossenschaft Transport Verkehrswirtschaft „Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwege für die Sammlung von Abfällen“ BGI 5104 auszubilden. Diese sind zwingend nach Skizzen zu errichten die, aufbauend auf Kapitel 4.3, bei der Stadt Emmerich am Rhein erhältlich sind.

Auch sind hiernach Wege ohne Begegnungsverkehr mit einer Breite von mind. 3,50 m auszubilden, mit Begegnungsverkehr mind. 4,75 m.

Diese Vorgabe gilt nur für Wendeanlagen, die nicht als Zuwegungen für Rettungseinsätze dienen.

402 + 403 /

s. auch Lfd.-Nr. 52

entsprechend Kommentar Marschall/Schweinsberg Eisenbahnkreuzungsgesetz §14 Abs. 2.1 gehören zu den Eisenbahnanlagen die vom Eisenbahnunternehmen zu unterhalten sind, die Widerlager, die Pfeiler und Stützen, die Überbauten und die Rampen d.h. kreuzungsbedingte Böschungen und Stützmauern die im Zuge der Eisenbahn liegen.

Hieraus folgend beginnt die Zuständigkeit der Stadt Emmerich am Rhein als Straßenbaulastträger erst außerhalb der Troglage.

Der künftige Eigentümerin / Unter- / Erhaltungspflichtige ist somit der DB Netz AG / DB Station/Service AG.

Weitere Details sind im Abschnitt 'Bahnübergangbeseitigungskonzept' behandelt

404 / Offenbergallee

Der neu zu errichtende Wendehammer befindet sich, genau wie die Zuwegung von der B8 aus, nicht im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein sondern ist Privatbesitz.

Diese hochwertige Allee ist ein zu schützender Landschaftsbestandteil und Teil des landesweiten Alleenkatasters. Die Zuwegung haben daher nicht hier entlang, sondern parallel auf der benachbarten, landwirtschaftlich, genutzten Parzelle in einem entsprechenden Sicherheitsabstand zur Allee zu verlaufen.

405 / Seitenweg Raiffeisenstraße

Die Zuwegung für Rettungseinsätze hat im das Eigentum der DB Netz AG über zu gehen.

406 + 407 / EÜ Praestsches Feld

s. auch Lfd.-Nr. 53

Die Unterhaltungslast der Fahrbahn innerhalb der Troglage geht auf die DB AG über.

s. auch Lfd.-Nr. 402 + 403

Vom Flurstück 1305 Flur 3 aus erfolgt keine Zufahrt auf die Straße Praestsches Feld.

406 – 411 / Der Aufbau der innerörtlichen Erschließungsstraße hat außerhalb der Troglagen nachfolgenden Aufbau zu erhalten:

- Broichstraße und Praestsches Feld

Bauklasse III 3.2

Dicke des frostsicheren Oberbaus 80cm

Breite 6,50 + beidseitig 1,00m Bankett

4 cm Deckschicht

4 cm Binderschicht

8 cm bit. Tragschicht

20 cm Schottertragsschicht

54 cm Frostschutzschicht

- Hueskampstraße / Auweg

Bauklasse III 3.2

Dicke des frostsicheren Oberbaus 80cm

Breite 5,50 + beidseitig 1,00m Bankett

4 cm Deckschicht

4 cm Binderschicht

8 cm bit. Tragschicht

20 cm Schottertragsschicht

44 cm Frostschutzschicht

408 / Bahnweg

Der Aufbau des neuen Bahnweges hat nachfolgenden Aufbau zu erhalten:

Bauklasse IV 3.2

Dicke des frostsicheren Oberbaus 80cm
Breite 4,75 + beidseitig 1,00m Bankett
4 cm Deckschicht
8 cm bitm. Tragschicht
20 cm Schottertragsschicht
48 cm Frostschutzschicht

Das Straßenniveau des Bahnweges bei Wiederherstellung ist in Abstimmung mit den Kommunalbetrieben Emmerich zu erhöhen.

409 / Anschluss EÜ Broichstraße

Die Straße auf die die EÜ Broichstraße stößt heißt Hueskampstraße.

Das Gebäude Hueskampstraße 16 ist nicht dargestellt.

Weitere Punkte sind im Abschnitt 'Bahnübergangbeseitigungskonzept' dargelegt

410 - 411 / EÜ Broichstraße

s. auch Lfd.-Nr. 54

Die Unterhaltungslast der Fahrbahn innerhalb der Troglage geht auf die DB AG über.

s. auch Lfd.-Nr. 402 + 403

Die Radwegführung von der Moselstraße in die Einmündung Hubertusstraße verläuft diagonal. Der Radweg sollte weiter an die Moselstraße heran geführt werden um einen möglichst kleinen Querungsweg zu erreichen.

Der parallel entlang der Broichstraße verlaufende gepflasterte Geh-, Radweg ist im Bereich der Moselstraße durchzuführen. Die Moselstraße wird eine 30 km/h-Zone und ist der Broichstraße untergeordnet. Die genaue Ausbildung des Anschlusses ist mit der Stadt Emmerich am Rhein abzustimmen.

Zum Graben, der parallel zur Moselstraße verläuft, ist eine Absturzsicherung anzubringen.

Die Oberfläche der Fahrbahn ist in Betonsteinpflaster nach Vorgabe der Stadt Emmerich am Rhein herzustellen

413 / Rampe Friedhof

Der Fußweg zum Friedhof hat ein beidseitiges Geländer zu erhalten. Er ist behindertengerecht auszubilden, als Belag ist Betonsteinpflaster vorzusehen. Der Weg ist so zu beleuchten, dass keine Angsträume entstehen.

Im Anschluss des Weges an den Geh-, Radweg im Trog sind wechselseitige Rohrrahmen zu installieren.

451 / SÜ Bahnweg über EÜ Praestsches Feld

In der Örtlichkeit ist nach Erstellung der SÜ festzulegen, ob und in welchem Ausmaße Leitplanken einzubauen sind.

452 / SÜ Bahnweg über EÜ Broichstraße

In der Örtlichkeit ist nach Erstellung der SÜ festzulegen, ob und in welchem Ausmaße Leitplanken einzubauen sind.

502 – 503 / Durchlässe unter Bahnweg

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

Durchlass 56,760 Gewässer W. 019
Durchlass 57,540 Gewässer W. 005.06

Hier sind Absturzsicherungen zu errichten

Die Durchlässe sind generell mit abgeschrägten Stirnstücken (1:1,5) zu versehen und mit Natursteinen einzufassen.

522 / Gebäude Reeser Straße 567, 569, 561, 563

Dies sind 4 Reihenhäuser, die teilweise bewohnt sind. Die Inanspruchnahme des Gebäudekomplexes ist frühzeitig mitzuteilen.

601 - 734 / Ver-, Entsorgungseinrichtungen

Nachfolgende Unternehmungen besitzen/unterhalten Leitungen auf dem Stadtgebiet Emmerich am Rhein. Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Genehmigungsanschrift	
1 Thyssengas GmbH Hamborner Straße 229 47166 Duisburg	7 NGW Duisburger Straße 161-167 47166 Duisburg
2 GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH Fritz-Winter-Straße 12 86911 Diessen	8 Stadtwerke Emmerich Wassenbergstraße 1 46446 Emmerich
3 Level(3) Communications GmbH In der Steele 37a 40599 Düsseldorf	9 Technische Werke Emmerich GmbH Blackweg 40 46446 Emmerich
4 MCI WorldCom Deutschland GmbH Planauskunft Rebstöckerstraße 57-59 60326 Frankfurt am Main Tel.: 069 / 97268 6128 Fax.: 069 / 9768 9057 E-mail : FieldOpsDeCableProtection@Wcom.nl Hotline : 0800 / 010 88 32 www.mciworldcom.de	10 Telekom AG Gatherhoferstraße 101 b 47804 Krefeld
5 interroute / i-21 Germany GmbH Weismueller Strasse 26 60314 - Frankfurt am Main Tel: 069 48007 000 -7361 Fax: 069 48007 249	11 Unitymedia NRW GmbH Aachener Straße 746-750 50933 Köln
6 RWE Energie AG Wöhrmannstr.17 47546 Kalkar	12 Windrad Schönebögel GbR Klosterhof 1 47533 Kleve-Griethausen
	13 Casa Energy GmbH Herrn Dieter Ehringfeld Högerdeich 22 46419 Isselburg
	14 Windrad Dürkolf GmbH & Co KG Uranusstraße 6 46446 Emmerich am Rhein

Die Aufrechterhaltung der Straßenbeleuchtung ist während der Gesamtbaumaßnahme zu gewährleisten. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine Ersatzbeleuchtung zu installieren.

Etwaige Versorgungslücken und Engpässe, die die Bevölkerung betreffen sind frühzeitig über die örtliche Presse oder per Wurfsendung bekannt zu geben.

800 - 834 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Diese Punkte werden im Abschnitt 'Baubetriebliche Abwicklung' erörtert.

823 + 826 Baustellenzufahrt

Diese Zufahrten sind in den Planunterlagen nicht farblich angelegt.

1.3.4 Städtebauliche Einbindung

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der Planungsabschnitt 3.3 ist Teil eines erst in jüngerer, historischer Zeit stärker besiedelten Raumes, dessen landschaftliche Entstehung geprägt worden ist durch seine eiszeitliche Überformung und die nachfolgende Flusserosion. Noch heute sind die Altrheinmäander als Relikte älterer Rheinverläufe (wie die heutigen ‚Hetterbögen‘ und der Altrhein bei Bienen-Praest) charakteristisch für das Landschaftsbild. Dazwischen erstrecken sich weitläufige landwirtschaftlich genutzte Äcker und Wiesen, die durch die Autobahn und die Gleisanlage parallel zur B8 unterbrochen werden.

Die Siedlungen Vrsasselt und Praest orientieren sich im vorliegenden Planungsabschnitt entlang der Bundesstrasse 8. Im Ortsteil Praest verläuft die Gleistrasse direkt durch den Ortskern, der sich zwischen dem bestehenden BÜ Sulenstraße und der geplanten EÜ Praestsches Feld befindet. Damit trennt die Trasse Wohnen und Einkaufen sowie andere soziale Kernbereiche des Dorfgeschehens wie die Grundschule und die Sportanlage im Norden von dem Kindergarten, der Kirche und dem Pfarrzentrum im Süden.



Dorfcharakter - Luftbildausschnitt Ortslage Emmerich am Rhein - Praest

Der Haltepunkt Praest der DB-AG befindet sich gegenwärtig östlich anschließend an den BÜ Sulenstraße. Er soll nach dem augenblicklichen Stand der Planungen der DB AG zukünftig zwischen der Sulenstraße und der Raiffeisenstraße angeordnet werden.

In Vrsasselt bewirkt die Gleisanlage keine so gravierende Trennung der Wohn- und Lebensbereiche, da sie nördlich der Ortslage entlangläuft.

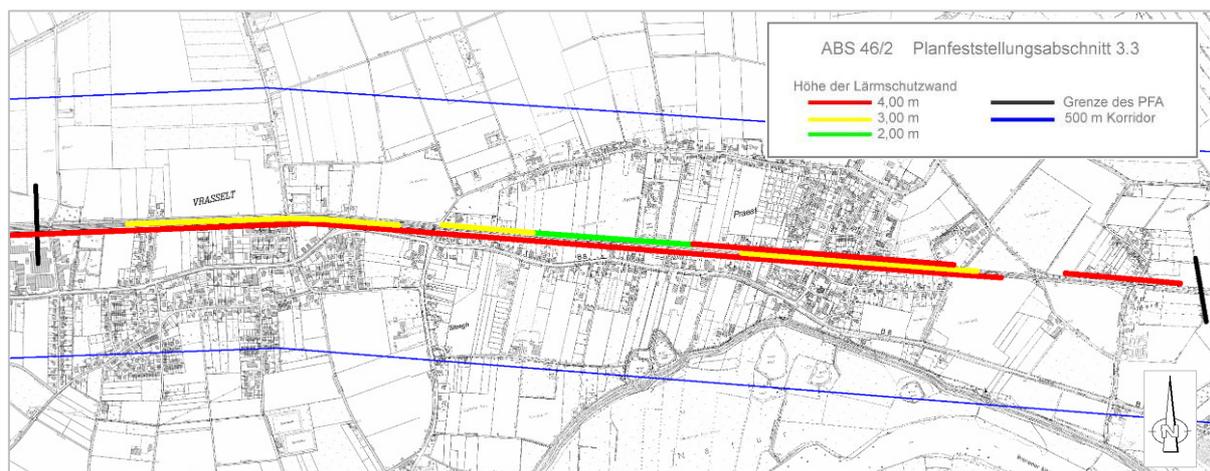
Die Planungen der DB AG

Aus den vorgelegten Planunterlagen der Bahn ist zu erkennen, dass sie sich in der Frage der Lärmschutzwände nur von funktionalen Überlegungen leiten lässt und sich in deren rechnerischer Dimensionierung sowie in ihrer Ausgestaltung nur an der preisgünstigsten Lösung orientiert.

- außerhalb der Ortslage Praest

So sehen die Planungen der DB AG in diesem Planungsabschnitt außerhalb der unmittelbaren Ortsmitte von Praest aktive Schallschutzmaßnahmen ausschließlich in der Form von 2 – 4 m hohen Aluminiumwänden und dem besonders überwachten Gleis (BüG) vor.

Auf der Südseite der Gleise ist eine nahezu durchgehende Schutzwand mit 4 m Höhe geplant, nur in der Ortslage Kerstenstrasse / Baumannstrasse fehlt sie völlig. Nördlich der Gleisanlage ist in Anbetracht der rein agrarischen Nutzung des benachbarten Außenbereichs im Bereich zwischen Schwarzer Weg und Grüne Strasse keinerlei Schutzvorkehrung vorgesehen, wohl aber auf einer Teilstrecke eine 3 m hohe Mittelschutzwand, die den südlich gelegenen Ortskern von Vrasselt besser vor den Lärmimmissionen des dort bahnrechts verlegten dritten Gleises schützen soll. Erst weiter östlich an der Grünen Strasse wird die nördlich der Trasse liegende Ortsperipherie von Praest durch Lärmschutzwände von 2 - 3 m Höhe abgeschirmt



Übersicht der Schallschutzwände

- innerhalb der Ortslage Praest

Im Bereich der Ortslage sind beidseitig Aluminium-Schallschutzwände in einer Höhe von 4 m vorgesehen sowie eine Mittelschutzwand mit 3 m Höhe. Ergänzt werden sie in diesem Bereich durch das besonders überwachte Gleis (BüG) und zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen.

Städtebauliche Notwendigkeit aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein

Wesenszug dieses Planungsabschnittes ist der 'weite Blick', der den typischen Niederrhein hier in seiner Urform ausmacht, unterbrochen von Heckenpflanzungen, Gräben und Wasserläufen wie auch Pappelreihen.

Die Bahngleise verlaufen hier nahezu höhengleich mit der Umgebung, Sichtbeziehungen zur 'anderen Seite' sind jederzeit möglich und lassen die Bahnanlage derzeit im Orts- und Landschaftsbild nicht als trennendes Element in Erscheinung treten.

Sichtachsen innerorts zu ortsbildprägenden Gebäuden wie z.B. zur Kirche sind noch unverstellt und in der Mentalität eines hiesigen, niederrheinisches Dorfes typischer und unverzichtbarer Bestandteil der dörflichen Gemeinschaft und ihrem engen Zusammengehörigkeitsgefühl.

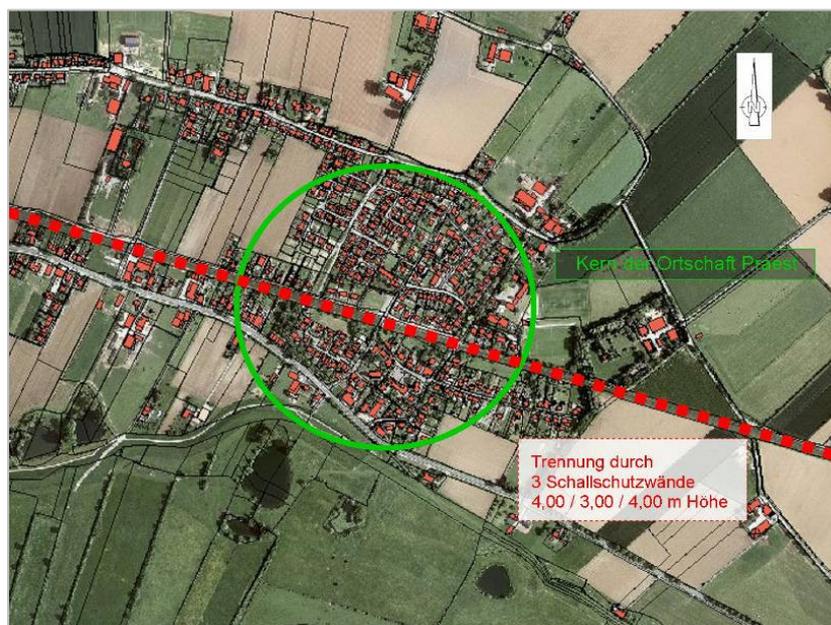
Gleichzeitig hat man durch die aufgelockerte Siedlungsstruktur den Eindruck, einer bis ins Dorf reichenden Natur und damit einer Gebundenheit an ‚die Scholle‘, die nicht nur den Landwirten sondern auch den übrigen Dorfbewohnern zueigen ist. Die Bevölkerung identifiziert sich mit ihrer dörflichen Struktur und bezieht einen Großteil ihrer Lebensqualität aus der engen Bindung von Wohnen und Natur.

In einem solchen ländlichen Raum ist die Frage der städtebaulichen Einbindung von Schallschutzwänden nicht zu vernachlässigen. Ihre Zerschneidungswirkung manifestiert sich nicht nur in der visuellen Beeinträchtigung gewohnter Blickbeziehungen, sondern hat auch tiefgreifende Auswirkung auf das soziale Gefüge eines gewachsenen Dorfes.

Die in der Planung dargestellten, bis zu 4,00 m hohen Schallschutzwände verändern als bleibende Zäsur auf Dauer die Wahrnehmung bestehender Wohnverhältnisse, besonders im Ortsteil Praest, wo der Bevölkerungszuwachs neue Baugebiete jenseits der Bahn hat entstehen lassen. Die unmittelbar an die Bahnanlagen grenzenden Wohnlagen haben unter der erdrückende Wirkung der Lärmschutzwände und der von ihnen ausgehenden Verschattung der Gärten zu leiden.

Der Erhalt des Ortsbildes und des Dorfcharakters sowie seiner Sichtbeziehungen werden in den Planungen der DB gänzlich vernachlässigt. Der Umgang mit der schallschutzbedingten Trenn- und Zerschneidungswirkung wird das Ortsbild in Praest und das gemeindliche Miteinander voraussichtlich in den nächsten 50 Jahren 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.



Zerschneidung - Luftbildausschnitt Ortslage Emmerich am Rhein - Praest

Um dieses Ziel zu erreichen, schlägt die Stadt Emmerich am Rhein vor, von der rein funktionalen Lösung einer Aluminiumwand abzuweichen:

- außerhalb der Ortslage Praest

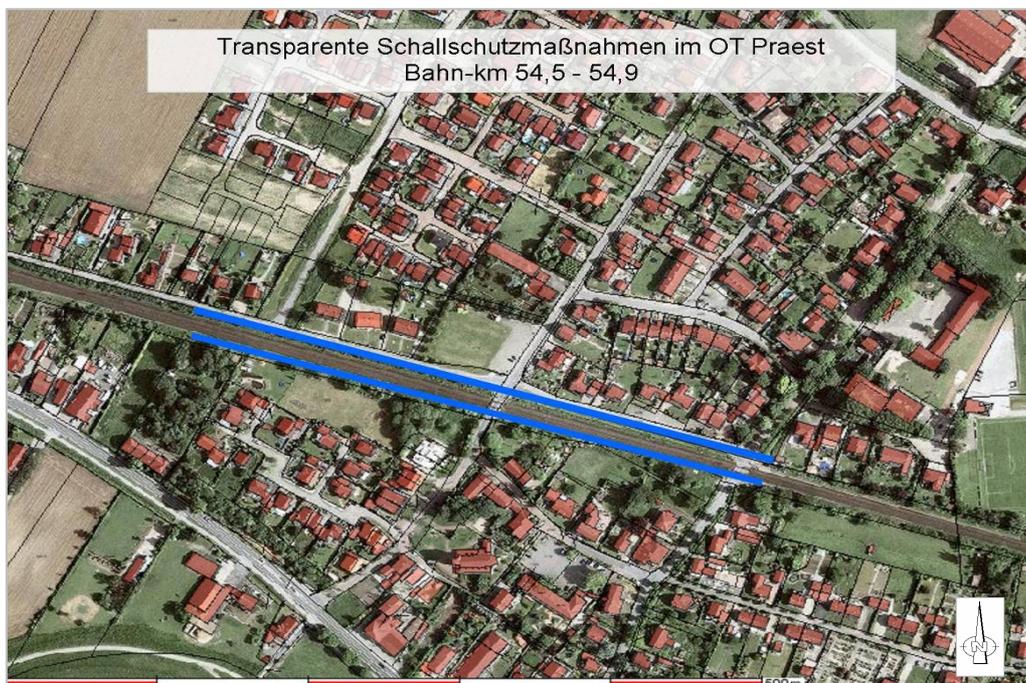
Als eine der Kernforderungen der Stadt Emmerich am Rhein gilt die durchgehende Begrünung der Wände auch im Außenbereich. Dies dient ihrer besseren Einbindung in die Landschaft und vermindert deren Störwirkung.

Alternativen zu dieser Begrünung sind auch bepflanzbare Wände, begrünte Steilwände, Gambionen oder Lärmschutzwälle; auch die Kombination mit niedrigen Kleinstschutzwänden in der Nähe des Rad-Schiene-Kontaktes kann zu einer Verringerung der Wandhöhen führen und sollten daher berücksichtigt werden. Ebenso andere technische Möglichkeiten, die sich bereits auf Teststrecken als erfolgreich erwiesen haben wie z.B. Schienenstegdämpfer oder das Besohlen aller drei Gleise.

- innerhalb der Ortslage Praest

Im Bereich der Ortslage Praest ist, zusätzlich zu den alternativen Ausgestaltungsarten der Lärmschutzkonstruktionen, der Einbau von transparenten Elementen bzw. die Errichtung teiltransparenter Lärmschutzwände auf einem definierten Streckenabschnitt von 500 m eine unabdingbare Forderung der Stadt Emmerich am Rhein.

Die vorhandenen Sichtbeziehungen über die Gleisanlagen hinweg sollen im Gesamtbereich vom jetzigen BÜ Sulenstraße bis hin zum EÜ Praestsches Feld bestehen bleiben, um die Teilungswirkung der Lärmschutzwände zu mindern. Ziel ist es, gewohnter Sichtbeziehungen zu erhalten, Angsträume zu vermeiden, eine ganzheitliche Orientierung weiterhin zu ermöglichen und die Zusammengehörigkeit der Ortsteile beidseits der Trasse zu fördern.



Einbau transparenter Elemente - Luftbildausschnitt Ortslage Emmerich am Rhein - Praest

Die angesprochenen transparenten Elemente könnten nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein in nachfolgender Form errichtet werden:



Beispiel 1: Grandauer Str. München - ABS Ingolstadt - München



Beispiel 2: Ludwigsfelder Str. München - ABS Ingolstadt - München

An der Ausbaustrecke München - Ingolstadt (Einweihung am 13.05.2006) wurde konsequent transparenter Lärmschutz an den Bahnüberführungen im Stadtgebiet von München realisiert. Der Einsatz transparenter Lärmschutzbauwerke steht somit nicht im Widerspruch zu den Regelungen der 16. BImSchV im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens. Insbesondere das Beispiel 2 zeigt, dass die Sichtbeziehungen durch transparente Lärmschutzwände weit weniger beeinträchtigt werden, als durch Standard-Aluminiumschallschutzwände.



Beispiel 3: ABS Ingolstadt - München - München-Obermenzing (km 7)

Fazit

Lärmschutzwände verfolgen in erster Linie das ureigene Ziel einer Lärminderung.

Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein werden in den Planungen der DB AG jedoch keine bzw. nicht genügend Alternativen berücksichtigt, die die Trasse umgebungs-, und ortsverträglicher gestalten könnten.

Bezug nehmend auf die vorangegangene Ausführungen kommt die Stadt Emmerich am Rhein zu dem Schluss, dass es sich bei der DB-Planung zum aktiven Schallschutz um ein minimalistisches, rein technisches Bauwerk handelt, welches keine Rücksicht nimmt auf die gewachsenen Dorfstrukturen, ihre Menschen und der sich hieraus ergebende Wohnqualität.

Aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein stellt die einseitige Favorisierung von Aluminiumschallschutzwänden einen Abwägungsmangel dar, weil Alternativen gar nicht berücksichtigt worden sind. 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

Eine unmittelbare Betroffenheit der Stadt Emmerich am Rhein bezüglich einer Einschränkung ihrer Planungshoheit kann für den Planfeststellungsabschnitt 3.3 Emmerich - Praest nicht festgestellt werden.

Die entsprechend den Darstellungen des gültigen Flächennutzungsplanes (FNP) im Planfeststellungsabschnitt 3.3 liegenden Potenzialflächen zur Entwicklung von Wohnbauland und zur Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören –

Gemischte Bauflächen südlich der Bahnlinie westlich und östlich Lippestraße – werden künftig durch eine 4 m hohe Lärmschutzwand geschützt.

Dadurch verbessert sich die immissionsschutzrechtliche Situation dieser Flächen.

1.4 Streckenausrüstung

Elektromagnetische Verträglichkeit

In Kapitel 8.1.3 S. 54 wird veranschaulicht, dass Funktionsbeeinträchtigungen von empfindlichen elektronischen Geräten in der Nähe von Oberleitungen, ca. 20 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 obliegt im Stadtgebiet Emmerich am Rhein dem Landrat des Kreises Kleve, der unteren Wasserbehörde; entsprechendes gilt für die Einleitung in diese Gewässer.

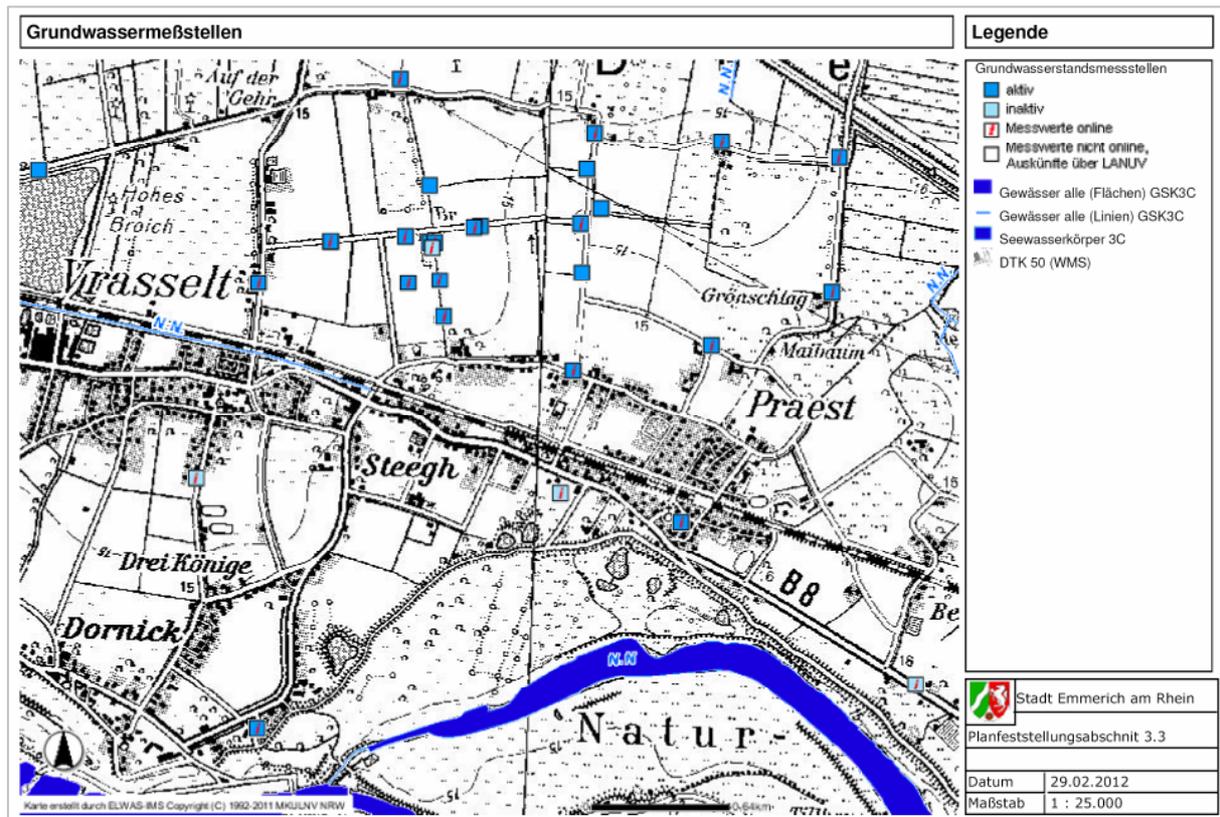
zu Anlage 11.1 Erläuterungsbericht

Auf Seite 9 des Berichtes wird ausgeführt, dass es derzeit keine Grundwassermeßstellen gibt die aussagekräftige Werte liefern können. Dies ist nur bedingt korrekt.

In Praest befinden sich 2 Grundwassermeßstellen, die einen Maximalwert von 15,57 m NHN (080100144 Praest Nr.17) bzw. 15,24 m NHN (081320401 Molkerei Prast 495) angeben.

Die Funktionalität der geplanten Versickerungsanlagen ist aufgrund dieser Maximalwerte in Bezug auf den Grundwasserflurabstand gem. ATV Arbeitsblatt A138 zu überprüfen.

Eine Übersicht der Standorte dieser 2 und weiterer Meßstellen ist beigefügt



Übersicht Grundwassermeßstellen Praest – Vrasselt

Während der Bauwerksmaßnahmen muss das Grundwasser bauzeitlich abgeführt werden. Die Stadt Emmerich am Rhein weiß 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 Frühjahrmonaten 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 Grundschule, den Kindergarten, die Sportanlage sowie die Betriebe.

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 / photographischer Form zu erfolgen, dies unter Mitwirkung der Stadt Emmerich am Rhein.

2.2 Baustraße

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 für den Begegnungsverkehr 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 befürwortet, 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, verdeckt. 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.

Die Landwirtschaft darf nicht durch Lkw-Baustellenverkehr eingeschränkt werden. Zudem ist der Tourismus 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.

Ein großer 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. Diese Wege sind nach dem Baubetrieb in einen Aufbau und einer Breite gemäß dem Abschnitt 'Bauwerke im Zuge des Streckenausbaus' auszubauen.

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 ist die Schulwegsicherung, sowie die Zuwegung der in unmittelbarer Nähe zum Baufeld sich befindenden sozialen Einrichtungen Grundschule und Kindergarten zu berücksichtigen.

- Die Johannesstraße, die Grüne Straße zwischen Praestsches Feld und Bahnweg, die Straße Am Vogelsang, die von-der-Recke-Straße, die Rosenstraße und die Heinrich-Bienen-Straße sind Verkehrswege, die im Baustraßenkonzept als nicht für den Baustellenverkehr vorgesehene Straßen dargestellt sind. Sie werden jedoch erfahrungsgemäß als Umleitungsrouten und teilweise auch als Baustellenzufahren genutzt werden. Diese und andere Ausweichrouten sind zu unterbinden.

- Der Baustraße 802 (53,246-53,500) kann nicht zugestimmt werden. Sie verläuft in unmittelbarer Nähe zum Haus Kerstenstraße 49 und belastet dieses in unzumutbarer Weise.

- Der Bergerweg zwischen dem BÜ Kerstenstraße und der Ersatzmaßnahme SÜ Baumannstraße ist nicht als Baustraße ausgewiesen, wird jedoch als solcher genutzt werden. Als Folge seines minimalen Aufbaus (Wirtschaftsweg) ist er nach dem Ende der Baumaßnahme wiederherzustellen.

Da er durch den Wegfall des BÜ nunmehr, als Seitenweg, die Verbindung der Kerstenstraße zur B8 darstellt, hat die Wiederherstellung in einer passenden Art und Weise zu geschehen. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert hier einen Aufbau wie in Abschnitt 'Bauwerke im Zuge des Streckenausbaus' näher erläutert.

- Die Baustraße 811 (54,250) befindet sich auf einer Allee, die sich in Privatbesitz befindet, die Baustraße 812 (54,040-54,250) befindet sich ebenfalls in diesem Privatbesitz. Beide Straßen führen um bzw. zum Denkmal - Haus Offenbergl (Burg und Gutshaus) einer mittelalterliche Wasserburg. Die Stadt Emmerich am Rhein akzeptiert nicht die Baustellen –

und Rettungszuwegung zum Gleis über die Offenberg-Allee. Sie ist Bestandteil des Alleekonzeptes und stellt ein Naturdenkmal dar. Eine alternative Zuwegung muss ggfs. über den benachbarten Acker erfolgen.

- Die Verbindung Sulenstraße / Reeser Straße B8 ist für den Kfz-Verkehr nicht nutzbar.

- 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 / Massenkonzent

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 Ramppfähle, 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.

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 im Zuge von Grundwasserabsenkungen besteht, zum Anderen wird es insbesondere im Herbst/Winter und in den Frühjahrmonaten lang anhaltende hohe Grundwasserstände geben, die die vor Ort befindlichen Gräben füllen und so wenig Kapazität für abzusenkendes Grundwasser bieten.

- Die Baustelleneinrichtungsflächen 816, teilw. 818 + 819 (54,600 – 54,895) befinden sich in bzw. neben Baugebieten. Jegliche Immissionen sind zu minimieren.

- Auf die BE-Fläche 827 (56,435-56,525) sollte aus straßenverkehrlicher Sicht verzichtet werden. Sie befindet sich direkt neben der Bundesstraße 8.

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 3.3 (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 Betreiber-gesellschaft 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, Ordner 1) und zwei Detailansichten bzw. Schnittzeichnungen (Anlagen 8.6, Ordner 2) illustrieren die, nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein und der Feuerwehren, völlig ungenügenden Vorkehrungen für Rettungseinsätze. Im Erläuterungsbericht (Anlage 2, Ordner 1) geht die Bahn unter dem Stichwort 3.5 ‚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, neben ihren Anmerkungen unter dem entsprechenden Kapitel 3.5 des Erläuterungsberichtes, 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 Fernverkehrszüge 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 beruht, 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)

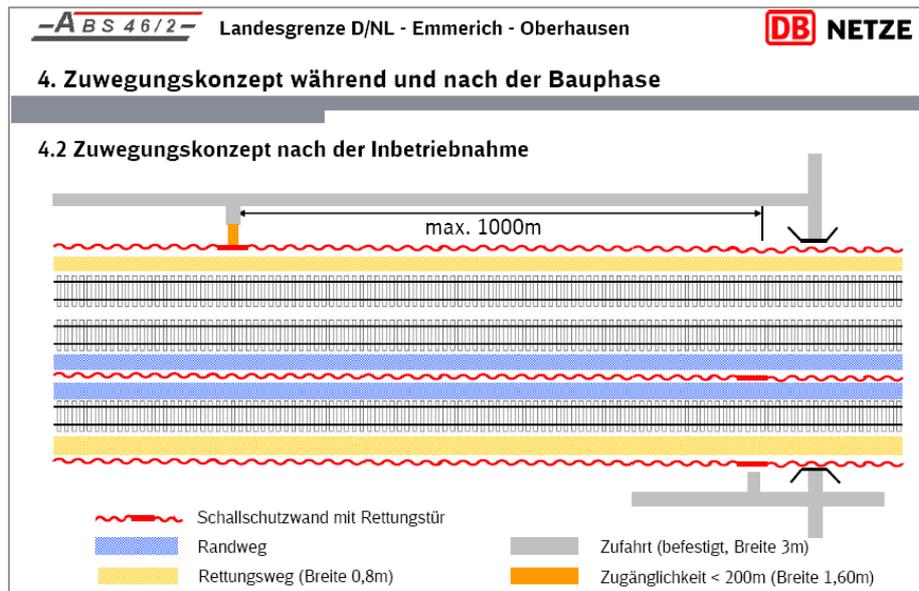
3.3 Aussagen der DB AG zum Zuwegungskonzept für Rettungswege

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 Minstdurchgangshöhe von 2,20 m.



Rettungswege verlaufen neben den Gleisen, sind mindestens 0,80 m breit und haben eine Mindesthöhe von 2,20 m (trittfester + ebenflächiger Untergrund). (Zitatende)

Erläuternd muss angemerkt werden, dass die Anlage 3.4 ‚Zuwegungen für Rettungseinsätze‘ im PFA 3.3 ausschließlich Rettungszufahrten von Süden her, d.h. von der Bundesstrasse 8 aus vorsieht. Der bahnparrallel verlaufende ‚Bahnweg‘ im Norden stellt für die Bahn anscheinend keine ernst zu nehmende Zuwegungsmöglichkeit für Rettungseinsätze dar. Entsprechend sehen die Planungen der DB AG insgesamt sieben verbleibende Stichstrassen von der B 8 aus als Rettungszufahrten vor, von denen fünf am Gleis in einem Wendehammer enden. Dazu gehören:

<u>Zuwegungen</u>	<u>Entfernung zur nächsten Zufahrt</u>
➤ der Schwarze Weg,	900 m
➤ die Broichstrasse (alt)	600 m
➤ Pionierstrasse/Grüne Strasse (ohne Wendehammer)	875 m
➤ v.- d.- Recke – Strasse (ohne Wendehammer)	575 m
➤ Raiffeisenstrasse	500 m
➤ Offenbergallee	725 m
➤ Kerstenstrasse	

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 33 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. 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 Empfehlungen 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 zueigen.

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 geregelten 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 RASSt06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstrassen).

Was die in Kap. 3.3 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 immer 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 zum Bahnweg hin möglich ist bzw. gleichermaßen auch vom Bahnweg aus 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 die vorgeschlagenen Rettungstüren 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 Strecken-sicherheit orientieren, die grundsätzlich eine Zugänglichkeit zum Gleisbett alle 200 m vorsieht.

Südliche Streckenseite (bahnlinks) –

Km 53,507 (DB) – km 53,815 – km 54,225 (DB) – km 54,540 (Sulenstr.) – km 54,710 (DB) – km 54,880 (neue Unterführung) – km 55,290 (DB) – km 55,535 – km 55,865 – km 56,050 oder km 56,165 (DB) – km 56,445 – km 56,740 (DB) – km 56,985 – km 57,245 – km 57,650 (DB)

Nördliche Streckenseite (bahnrechts) –

Km 53,490 – km 53,878 – km 54,155 – km 54,540 (Sulenstr.) – km 54,710 – km 54,890 (neue Unterführung) – Km 55,115 – km 55,290 – km 55,615 – km 55,775 – km 56,025 – km 56,160 – km 56,510 – km 56,740 – Km 56,985 – km 57,245 - km 57,650

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.

Weiter sind an der südlichen Bahnseite an folgenden Stellen Aufstellflächen für die Feuerwehr für mindestens den ersten eintreffenden Löschzug vorzusehen:

Bahn-km 53,50	Kerstenstraße
Bahn-km 53,80	Baumannstraße
Bahn-km 54,20	Offenberg
Bahn-km 54,88	Praestsches Feld
Bahn-km 55,10	
Bahn-km 56,05	Baustraße 824
Bahn-km 56,50	Baufläche 827

An der nördlichen Bahnseite sind an folgenden Stelle Aufstellflächen für die Feuerwehr für mindestens den ersten eintreffenden Löschzug vorzusehen:

Bahn-km 54,20	Baustraße 811
---------------	---------------

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 Grundschutz 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 3.3 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 33 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 3.3 entlang der Bahnstrecke dafür Sorge zu tragen, dass an den noch zu beschließenden Zuwegungen für Rettungseinsätze zusätzlich zu dem ungenügenden Löschwasserangebot soviel 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 3.3 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 3.3, 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. 4 m hohen Lärmschutzwände lassen eine Inaugenscheinnahme der Einsatzstelle selbst nicht zu. Die Einsatzstelle kann weder im Hinblick auf ihre genaue Lage, 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 to 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 ausgewechselt 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 Massenanfall 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 3.3 schlägt die Emmericher Feuerwehr folgende Örtlichkeiten vor, die zu Behandlungsplätzen umgerüstet werden sollten:

- bahnlinks: - den Sportplatz an der Ecke B 8/ Offenbergallee,
- den Acker an der Pionierstraße Ecke Hauptstraße

- bahnrechts: - den Sportplatz in Praest am Ende des Brillackweges
- den Reit- und Sportplatz an der Reckenburg (Bahn-km 55.360)
- der befestigte Platz der Fa. Langanke (Bahn-km 56.55 - 56.60)

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 Schadens-szenarien, 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.

4. Liegenschaften der Stadt Emmerich am Rhein

Grundsätzlich ist für alle städtischen Liegenschaften vor Inanspruchnahme, auch bei einer vorübergehenden, vor, während und nach Abschluss der Baumaßnahme ein Beweis-sicherungsverfahren durchzuführen und jegliche Schäden durch die Baumaßnahme 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 (14.183 m²) denen gegenüber, die durch neue Bauwerke, Straßen usw. hinzukommenden und in die Straßenbaulast der Stadt Emmerich am Rhein fallen werden.

Betroffene Liegenschaften der Stadt Emmerich am Rhein, die durch Dritte genutzt werden

Lfd.Nr. 32 / 554

Auf dem Grundstück Gemarkung: Praest, Flur: 6, Flurstück: 554 befindet sich die Sportanlage des RSV Rasensportverein Praest 1951 e.V. Es besteht ein Pachtvertrag.

Lfd.Nr. 39 / 120

Die städt. Liegenschaft Gemarkung: Praest, Flur: 4, Flurstück: 120 ist teilweise verpachtet.

Lfd.Nr 40 / 62

Auf dem Grundstück Gemarkung: Praest, Flur: 4, Flurstück: 62 befinden sich 4 Reihenhäuser, die teilweise bewohnt sind.

Lfd.Nr. 69 / 871

Die Stadt Emmerich am Rhein ist Erbbauberechtigte der Liegenschaft Gemarkung: Praest, Flur: 3, Flurstück: 871. Dieses Recht hat sie als Untererbaurecht an den RSV Rasensportverein Praest 1951 e.V. weitergegeben.

Betroffene Immobilien der Stadt Emmerich am Rhein entlang der Strecke

Die Lärmimmissionen während der Bauzeit sind grundsätzlich, jedoch vor allem, im Bereich der Grundschule und des Kindergartens auf ein Minimum zu reduzieren und in die unterrichtsarme Zeit zu verlegen.

- Auf dem Grundstück Gemarkung: Vrsasselt, Flur: 4, Flurstück: 281 befindet sich das Feuerwehrgerätehaus Vrsasselt.

Die Ausfahrt der Feuerwehr ist während der gesamten Bauzeit, sowohl in Fahrtrichtung Bundesstraße als auch über die Gleise hinweg in Richtung Norden sicherzustellen.

Für das Gebäude Moselstraße 2 wird passiver Lärmschutz gefordert.

Die Betroffenheit des Feuerwehrgerätehauses ist insbesondere dadurch gegeben, dass sich hier Räumlichkeiten für Seminar- und Schulungszwecke befinden, die nicht nur tagsüber genutzt werden.

- Auf dem Grundstück Gemarkung: Praest, Flur: 2, Flurstück: 368 befindet sich die Michael-Grundschule.

- Auf dem Grundstück Gemarkung: Praest, Flur: 2, Flurstück: 340 befindet sich das Vereinsheim des RSV Rasensportverein Praest 1951 e.V. sowie der Schießstand der St. Johannes-Schützenbruderschaft 1786 Praest e. V. Diese sind Erbbauberechtigte.

- Auf dem Grundstück Gemarkung: Praest, Flur: 6, Flurstück: 524 befindet sich die Sportanlage des RSV Rasensportverein Praest 1951 e.V. Es besteht ein Pachtvertrag.

Auf den Grundstücken Gemarkung: Praest, Flur: 4, Flurstück: 193, 196, 187, 185 und 110 befindet sich der St.-Johannes-Kindergarten. Es besteht ein Erbbaurechtsvertrag.

Betroffene private Liegenschaften mit städtischer Nutzung

Entlang des Bahnweges bzw. in Kreuzungsbereichen mit ihm, befinden sich auf privaten Grundstücken Haltestelleneinrichtungen (z.B. Leuchte, Befestigung, Beschilderung, Wartehalle, Fahrradständer und Müllgefäß), die im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein stehen.

Vor einer ggfls. notwendigen Entfernung ist der Zustand der Einrichtungen zu dokumentieren. Nach einer Zwischenlagerung auf dem Betriebshof der Kommunalbetriebe Emmerich, Blackweg 40, sind diese Einrichtungen an einem, in Abstimmung mit der Stadt Emmerich am Rhein, festzulegenden Standort wieder einzubauen.

Gräben in städtischem Eigentum

Die grundsätzliche Zuständigkeit zur Errichtung, Änderung oder Entfernung von Anlagen an/in Gewässern II. Ordnung obliegt im Stadtgebiet Emmerich am Rhein dem Landrat des Kreises Kleve, der unteren Wasserbehörde.

Dies schließt auch Gräben in städtischem Eigentum ein.

Lfd.Nr. 4 Flurstück 932 befindet sich nicht im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein, sondern der BRD Bundesstraßenverwaltung.

Städtischen Grundstücke im PFA 3.3

gemäß Grunderwerbsverzeichnis vom 25.10.2011

lfd.Nr	Gem.	Flur	Flurstück	Flurstück Nr. alt	Nutzung, Lage	Erwerbs- fläche m ²	Grund- dienst- barkeit m ²	vorüb. Inanspruch- nahme m ²	Bemerkung
3	Praest	6	483		Straße: Kerstenstraße von der Bahnlinie bis zu Reeser Straße	95	5	180	
13	Praest	6	472		Straße: Bergerweg ab Kerstenstraße	0	0	10	
25	Praest	2	88		Straße: Sulenstraße zwischen Bahnübergang und Grüne Straße	10	0	1	
26	Praest	2	101		Graben: Parallel zur Sulenstraße zwischen Bahn und Richtung Reeser Straße	0	0	3	
27	Praest	6	427		Straße: Bergerweg zwischen neuen SÜ Baumannstr. und Holländerdeich	47	0	62	
29	Praest	6	427		Straße: Bergerweg zwischen neuen SÜ Baumannstr. und Holländerdeich	0	0	57	
32	Praest	6	554		Sportplatz, Brillackweg	10	0	30	verpachtet an RSV
33	Praest	2	382	357	Straße: Sulenstraße zwischen Bahnlinie und Richtung Reeser Straße	91	0	198	
37	Praest	4	201	141	Straße: Raiffeisenstraße zwischen Bahnlinie und Reeser Straße	3	0	24	
38	Praest	4	202		Straße: Johannesstraße zwischen Raiffeisenstraße und Sulenstraße	44	0	34	
39	Praest	4	120		Grünfläche mit Bäumen: zwischen Bahnlinie und der Straße Am Fürstenhof	604	0	546	verpachtet
40	Praest	4	62		Grundstück Reeser Straße 567, 569, 571 und 573	2473	0	1545	4 Reihenhäuser, teilw. bewohnt
61	Praest	3	851		Straße: Raiffeisenstraße zwischen Bahnlinie und Grüne Straße	0	19	30	
62	Praest	3	609		Straße: Bahnweg zwischen von-der-Reckestraße und Raiffeisenstraße	149	101	2941	
64	Praest	3	608		Straße: Kreuzung von-der-Recke-Straße und Bahnweg	36	31	45	
65	Praest	3	1373	288	Straße: Von-der-Reckestraße zwischen Bahnlinie und Grüne Straße	0	4	61	
66	Praest	3	1369	607	Straße: Bahnweg zwischen von-der-Recke-Straße und Bahnweg Nr. 185	3639	0	0	
69	Praest	3	871		Grundstück: Reithalle und Reitplatz Praest	863	114	0	Erbauberechtigt; Unterbbaurecht
71	Praest	3	1002		Straße: Fläche zwischen Praestsches Feld und Bahnweg	650	0	781	
73	Praest	3	1371		Straße: Praestsches Feld von Bahnweg bis Fußweg zur Grünen Straße	215	0	1435	
101	Praest	3	975		Straße: Bahnweg zwischen Grüne Straße und Bahnweg Nr. 185	1108	0	0	
169	Praest	3	1368		Fläche parallel zur Straße Praestsches Feld	0	0	144	
179	Praest	3	1369	1322	Straße: Bahnweg zwischen von-der-Recke-Straße und Bahnweg Nr. 185	123	29	111	
180	Praest	2	230		Straße: Bahnweg zwischen Sulenstraße und Raiffeisenstraße	0	11	69	
105	Vrasselt	3	179		Straße: Bahnweg zwischen Grüne Straße und Broichstraße	1074	140	1004	
110	Vrasselt	3	76		Straße: Seitenweg zwischen Bahnweg und Hueskampstraße	0	1	21	
117	Vrasselt	3	75		Straße: Hueskampstraße	0	191	825	
133	Vrasselt	10	97		Fläche: Acker und Sträucher	38	27	72	
134	Vrasselt	3	181		Straße: Broichstraße von Bahnlinie bis Hausnummer 80	0	7	252	
135	Vrasselt	3	80		Graben: Parallel zur Broichstraße von Bahnlinie bis Hausnummer 80	1	48	88	
137	Vrasselt	10	38		Straße: Bahnweg zwischen Broichstraße und Schwarzer Weg	2721	18	443	
144	Vrasselt	4	148		Graben: Parallel zur Broichstraße von Reeser Straße bis Bahnlinie	0	271	548	
145	Vrasselt	4	137		Straße: Broichstraße von Reeser Straße bis Bahnlinie	0	358	1146	
147	Vrasselt	4	245		Fläche: Parallel zur Broichstraße von Reeser Straße bis Bahnlinie	0	385	695	
148	Vrasselt	4	243		Graben: Parallel zur Broichstraße von Reeser Straße bis Bahnlinie	69	173	457	
149	Vrasselt	4	750	282	Straße: Moselstraße von Broichstraße bis Hausnummer 16 c	0	0	41	
150	Vrasselt	10	48		Graben: Parallel zur Bahnlinie von Schwarzer Weg bis Moselstraße	0	242	292	
152	Vrasselt	5	561	391	Straße: Lippestraße	0	5	93	
153	Vrasselt	5	307		Fläche: zwischen Lippestraße und Am Vorgelsang	0	7	49	
155	Vrasselt	5	104		Straße: Schwarzer Weg von Reeser Straße bis Bahnlinie	0	0	285	
160	Vrasselt	10	47		Graben: Vom Schwarzer Weg zur Bahnlinie um das Waldstück	5	8	33	
161	Vrasselt	10	33		Waldstück	91	391	886	
162	Vrasselt	9	68		Straße: Schwarzer Weg von Bahnlinie Richtung Klein Netterden	7	9	85	
165	Vrasselt	9	71		Fläche: Kreuzungsbereich Schwarzer Weg / Bahnweg	7	7	16	
166	Vrasselt	9	70		Fläche: Kreuzungsbereich Schwarzer Weg / Bahnweg	10	21	55	
167	Vrasselt	3	83		Graben: Parallel zur Bahnlinie von Broichstraße bis Grüne Straße	0	586	678	
168	Vrasselt	3	78		Straße: Grüne Straße von Bahnweg bis Hausnummer 44	0	11	32	
					Summen	14.183	3.220	16.403	

5. Denkmäler

Schutzbedarf von Baudenkmalern

Die nachfolgenden Baudenkmäler im Umfeld des Planungsabschnittes 3.3 sind durch eine Beweissicherung vor, während und nach Abschluss der Baumaßnahmen zu begleiten und jegliche Schäden durch die Baumaßnahmen an den Denkmälern zu ersetzen.

- Haus Offenberg (Burg und Gutshaus)

mittelalterliche Wasserburg mit Mauerwerksresten aus dem 16. Jh, umgeben von einem tlw. erhaltenen Grabensystem, von Süden (durch die Bahnlinie getrennt) auf die Anlage zuführende, unbedingt zu schützende Allee;

Bei dem benachbarten Gutshaus von 1833 handelt es sich um den ehem. Pachthof der Burg mit wertvoller Innenausstattung (Delfter Kacheln, Mettlacher Fliesenböden vom Ende des 19. Jh., Holzbalkendecken, alte Stubentüren)

Die von der Reeser Straße auf das Anwesen zuführende „Offenbergallee“ soll für die Baustelleneinrichtung vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Der alte Baumbestand ist durch wirksame Vorkehrungen zu schützen.

- Kath. Kirche St. Johannes, Praest

Nach Kriegszerstörung 1946 wieder aufgebaut.

- Wegekreuz von 1845, denkmalwert im Zusammenhang mit der Kirche.

- Gefallenendenkmal neben der Kath. Kirche St. Johannes, Praest für die Gefallenen des 1. und 2. Weltkrieges.

Bruchsteinmauer mit eingelassenen Namenstafeln aus Naturstein.

- Reckenburg

Adelssitz der Familie von der Recke aus dem 17. Jh. mit Grabensystem und alleearziger Zufahrt.

- Hotel Heering, Reeser Str. 384

T-Haus mit Opkamer von 1719, zum Gasthof umgebaut, linksseitig angebautes Stallgebäude aus dem 19. Jh.

- Hofanlage Reeser Str. 374

Villenartiges Wohngebäude von 1893 mit wertvoller historischer Innenausstattung (Stuckdecken, Deckenmalereien, Treppe, Türen und Türfassungen).

- Hofanlage Reeser Str. 366

T-Haus aus der Zeit um 1800.

- Kath. Pfarrkirche St. Antonius Vrssett

Im 19. Jh. errichtetes Kirchengebäude mit wertvoller Innenausstattung.

Zum Denkmal Kirche zählen im Außenbereich ein kreuzförmig aus Ziegelsteinen gemauerter Grabstein von 1952 mit einem Relief aus zusammengesetzten Terrakottaplatten sowie ein Gedenkkreuz aus Sandstein von 1865.

Belang Denkmalschutz im Zusammenhang mit Schallschutzmaßnahmen

Laut Planfeststellungsunterlagen sind an den Baudenkmalern

- Haus Offenberg, Holländerdeich 30 (Gebäude-ID 387) und Holländerdeich 32 (Gebäude-ID 388)
- Reckenburg, Bahnweg 200 (Gebäude-ID 44)
- Hotel Heering, Reeser Str. 384 (Gebäude-ID 694) sowie
- Hofanlage Reeser Str. 374 (Gebäude-ID 691)

passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Aus den Planfeststellungsunterlagen ist nicht konkret ersichtlich, welche baulichen Verbesserungen der Umfassungsbauteile an den einzelnen Gebäuden zum Einsatz kommen sollen.

Es ist sicherzustellen, dass bei Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen 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.

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

6. Schalltechnische Untersuchung

Die Frage ist heutzutage 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 für die Gesundheit der Bevölkerung. Ein großer Teil der Bevölkerung ist stark belästigt (highly annoyed). Das Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen 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 - 4 m hohen Schallschutzwänden aus Aluminium sowie dem besonders überwachten Gleis. Städtebaulich hält die Stadt Emmerich am Rhein es für nicht ausreichend, in den Ortsteilen Berg, Praest und Vrasselt nur kilometerlange Fluchten von 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 gewährleisten. Besonders in den Ortsteilen sind nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein innovative Kombinationen aus niedrigen Kleinstlärmschutzwänden in Verbindung mit Schienenstegdämpfern, vegetativen Gabionen (mit Steinen oder Erden befüllte Drahtkörbe) oder teiltransparenten Wänden vorzusehen.

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 Alternativen 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.

Besonders im Bereich der Ortsmitte Praest (Bahn-km 54.4 – 55.0), wo der Zerschneidungseffekt der Lärmschutzwände besonders gravierend die Ortslage prägen wird und wo im Bereich des verlegten Haltepunktes ein offenes Umfeld, traditionelle Sichtbeziehungen ohne Angsträume erhalten bleiben sollen, plädiert die Stadt Emmerich am Rhein für transparente bzw. teiltransparente Lärmschutzelemente. Hier fordert sie, Varianten mit zumindest im oberen Teil transparenten Wänden vorzusehen, zumal es zahlreiche Beispiele für transparente Wände an Schienentrassen gibt, wie man sie u. a. an der Ausbaustrecke München-Ingolstadt, Abschnitt Süd (München, Grandauer Strasse, Heerstrasse, Ludwigstrasse, Pasteurstrasse, u.v.m.) erleben kann.

Generell hält es die Stadt Emmerich am Rhein 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 nicht gemacht. Das ist nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein völlig unzureichend.

Die in diesem Zusammenhang 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.

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)

Außerdem gibt es Systeme wie z.B. von Exelencium, Modell Clearwater HS, die die normierten Kriterien durch Kombination mit hochabsorbierenden Komponenten erfüllen und gleichzeitig unerwünschte Spiegelungen, Verschmutzungen und Graffiti vermeiden. Es erfolgt ein Verbund verschiedener Materialien (Aluminiumlamellen, transparenter Kunststoff, Betonelemente), so dass der Lärmschutz durch Hochabsorption (> 8 dB(A)) bei gleichzeitiger Transparenz erfüllt werden kann.

Weitere Produkte, wie die m2m-Wand der Fa. Calma-tec, können die Höhe des hier vorgesehenen aktiven Lärmschutzes deutlich mindern (von 4 m auf 2,88 m)

In den Niederlanden sind transparente Wände auf weiten Teilen der Betuweroute Standard.

6.2 Bauleitplanerische Einordnung der trassennahen Bereiche

In der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind Immissionsgrenzwerte festgesetzt, die die Deutsche Bahn 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.

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Emmerich am Rhein stellt in der Ortslage Vrsasselt Wohnbauflächen südlich der B8 sowie an der Moselstraße dar, in Praest sind Wohnbauflächen für den gesamten Ortskern dargestellt.

Als gemischte Bauflächen werden die Wohnlagen an der Pionierstraße, an der Ruhrstraße, Am Vogelsang und an der Lippestraße dargestellt.

Die übrigen Bereiche sind im FNP als landwirtschaftliche Flächen dargestellt. Für einige dieser Bereiche im Ortsteil Praest gelten Außenbereichssatzungen (Pionierstraße, Reeser Straße und Grüne Straße).

Darüber hinaus sind die Wohnlagen Am Vogelsang und Moselstraße im Ortsteil Vrsasselt Bestandteil von Abrundungssatzungen gemäß § 34 Abs. 4 Ziff. 2 BauGB.

Es wird festgestellt, dass die durch die Deutsche Bahn vorgenommene Bewertung der Am Vogelsang/Lippestraße vorhandenen Wohnbebauung als Mischgebiet nicht der aktuellen Rechtslage entspricht.

Die in diesem Teilbereich vorhandene Wohnbebauung liegt im Geltungsbereich der Abrundungssatzung „Am Vogelsang“ gemäß § 34 Abs. 4 Ziff. 2 BauGB und ist als allgemeines Wohngebiet mit einem entsprechend höheren Schutzanspruch in den Planunterlagen zur ABS 46.2 – Planfeststellungsabschnitt 3.3 darzustellen.

Für den Bereich der Abrundungssatzung „Am Vogelsang“ sind anstatt der bisher angenommenen Mischgebietswerte die Werte für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zugrunde zu legen.

Im Fachlageplan Schall Anlage 13.1 1/2 ist die Anbindung der EÜ Praestsches Feld an die Bundesstraße 8 nicht korrekt dargestellt.

6.3 Erläuterungen zu den geplanten Schallschutzmaßnahmen

Die Deutsche Bahn sieht, von Rees kommend, folgende Lärmschutzeinrichtungen vor:

- südlich der Trasse (bahnlinks)
eine **4 m** hohe Lärmschutzwand (LSW), 3.700 m lang, von kurz vor der Offenbergallee (Bahn-km 54.000) durchgehend bis zum PFA - Ende am Schwarzen Weg,
- nördlich der Trasse (bahnrechts)
eine **3 m** hohe LSW, 425 m lang, beginnend östlich der Kerstenstrasse bis zur neuen Überführung an der Baumannstrasse,
eine **4 m** hohe LSW, 1.000 m lang, von Haus Offenberg (Bahn-km 54.200) bis zum Fresienweg, unmittelbar gefolgt von
einer **2 m** hohen LSW, 600 m lang, bis kurz vor Bahnweg 185 (Bahn-km 55.800), an die sich anschließt
eine **3 m** hohe LSW, 350 m lang, bis zur Ecke Grüne Strasse / Bahnweg
- und mittig
eine **3 m** hohe Mittelschutzwand, 900 m lang, von kurz vor der Offenbergallee (Bahn-km 54.100) bis Bahnweg Nr. 234 und
eine **3 m** hohe Mittelschutzwand, 1050 m lang, im Bereich von kurz nach der Einmündung Grüne Strasse/Bahnweg (Bahn-km 56.300) bis kurz hinter Bahnweg 122. In diesem Bereich schützt die Mittelwand auch die Bebauung am Bahnweg, da es hier keine nördliche Schallschutzwand gibt.

Der maßgebliche Wert für die Schallausbreitung am Immissionsort ist der sog. ‚Beurteilungspegel‘, der nach Tag- und Nachtwerten unterschieden wird. Er wird ermittelt aus dem täglichen Betriebsprogramm, Art, Länge und Geschwindigkeit der Züge, Zahl der Scheibenbremsanteile der einzelnen Zuggattungen sowie Korrekturwerten für Fahrbahnunterbau Brücken, Bahnübergänge u.ä.. Den Beurteilungspegel erhält man nach Abzug des schon genannten Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A), der die vermeintlich geringere Störwirkung des Schienenverkehrslärms berücksichtigt.

Die Immissionssituation für die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht sind in den Blättern 1 und 2 der Anlage 13.2 dargestellt. Insgesamt wurden an ca. 1.000 Gebäuden Einzelpegelberechnungen mit Überprüfung der Einhaltung/Nichteinhaltung des jeweiligen Immissionsgrenzwertes vorgenommen. Die Ergebnisse sind in der tabellarischen Auflistung 13.5 zusammengefasst. Den beiden Karten in der Anlage 13.3 ist zu entnehmen, welche Gebäude dem Grunde nach, trotz vorgesehenem, aktivem Schallschutz, noch Anspruch auf passiven Lärmschutz haben. Aufgelistet werden sie in Tabelle 13.4. Die Umsetzung solcher passiver Maßnahmen erfolgt in der Regel nach Beendigung des Planrechtsverfahrens, sie müssen vom Eigentümer selbst beantragt werden!

Die in Anlage 13.6 - Variantenuntersuchung - angewandte Art der Kosten-Nutzen-Ermittlung pro Schutzfall kann schon deshalb nicht gefolgt werden, weil die Frage, wann die Grenze der Unverhältnismäßigkeit der Kosten einer Schallschutzvariante erreicht sind, nicht schlüssig beantwortet werden kann.

6.4 Anmerkungen zum Betriebsprogramm

Die durch das Büro Obermeyer vorgelegte schalltechnische Untersuchung beruht auf Lärmberechnungen. Maßgeblich für diese Art der Emissionsermittlung ist die Verkehrsprognose, die dem Vorhaben zugrunde liegt. Da diese Prognosezahlen die entscheidende Eingangsgröße für alle weiteren Berechnungen darstellen, unterliegen sie besonderen Anforderungen an größtmögliche Plausibilität und Nachvollziehbarkeit.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher die Verkehrsprognose als die entscheidende Grundlage der Lärmemission auf ihre methodisch korrekte Erstellung hin und auf ihre inhaltliche Richtigkeit zu prüfen. Entsprechend folgt daraus, dass der Vorhabenträger, in diesem Fall die DB AG, die Herkunft und den Inhalt der in der schalltechnischen Untersuchung verwendeten Prognose offenzulegen hat. Es ist nicht ausreichend, das Betriebsprogramm (ggfls. mit Quellenangabe) inhaltlich im Erläuterungsbericht der Untersuchung darzustellen. Vielmehr ist eine Kopie des Schreibens des Vorhabenträgers zum Betriebsprogramm der Schalltechnischen Untersuchung als Anlage beizufügen. Dieses Schreiben ist jedoch nicht im Erläuterungsbericht Schall, Anlage 13.1 angehängt. Eine Prüfung des vorgelegten Betriebsprogramms ist seitens der Betroffenen insofern nicht möglich.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher Einsicht in die weitergehenden Details zum angedeuteten Betriebsprogramm.

6.5 Immissionssituation in den Ortsteilen und die daraus resultierenden Forderungen

Zusammenfassende Äußerungen zur Betroffenheit in den Ortsteilen sind dem Ordner 11, Anlage 13 ‚Erläuterungsbericht Schall‘, Kap. 9 ‚Ergebnisse der Berechnungen‘ zu entnehmen.

Praest - Berg

Hier fällt auf, dass Angaben zum Ortsteil Berg (9.1) z. T. nicht zutreffen bzw. versucht wird, einen positiveren Gesamteindruck der Geräuschbelastung zu vermitteln als dies anhand der Emissionsberechnungen gerechtfertigt ist.

Ohne Lärmschutz wären laut farbiger Darstellung in Anhang 13.3 bei 35 Gebäuden Grenzwertüberschreitungen feststellbar (nicht bei 26, wie im Text angegeben). Hier in der Ortslage Berg sind nahe der Trasse die im PFA 3.3 höchsten Schallpegel anzutreffen, 75 dB(A) (siehe Anlage 13.5) und nicht, - wie im Text angegeben -, 71 dB(A). Bei Immissionspegeln über 70 dB(A) am Tag und in der Nacht ist eindeutig von einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung auszugehen. Hier wie auch bei weiteren Häusern am Bahnweg in den Ortslagen Praest und Vrasselt wird gefordert, dass die Variantenprüfung (Anlage 13.6), die sich vorrangig an den Kosten orientiert, für extrem belastete Häuser nicht schematisch angewendet werden darf. Der Einbau von z. B. Schallschutzfenstern mindert zwar ggfls. die Geräuschbelastung in den Räumen bei geschlossenen Fenstern auf ein vertretbares Maß, die Nutzung der Außenbereiche ist jedoch kaum mehr möglich.

Bei den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form einer 3 m hohen LSW auf der bahnrechten (sprich nördlichen Seite) und der Anrechnung von 3 dB(A) Lärmreduzierung durch das BÜG verbleiben im Ortsteil Berg immer noch 12 Gebäude, die zumindest nachts ein Anrecht auf passiven Lärmschutz geltend machen können, da die Grenzwerte überschritten werden (erlaubt sind dort 64 tags und 54 dB(A) nachts).

An einem Gebäude, welches nur wenige Meter südlich von dem zukünftigen dritten Gleis entfernt liegt, an dem der maximale Beurteilungspegel von 75 dB(A) tags und 75,1 dB(A) nachts erreicht wird, bleibt die zu errichtende LSW wirkungslos, da sie auf der nördlichen, der Ortslage zugewandten Seite errichtet werden soll und somit sämtlicher Schall aller drei Gleise nach Süden abstrahlt, daher sind hier gleisseitig hochabsorbierende Wände vorzusehen. Hier kämen nur die 3 dB(A) des besonders überwachten Gleises zur Geltung. Das allein reduziert die zu erwartenden Immissionen weder tags noch nachts ausreichend genug. Zukünftig verbleiben Schallimmissionen zwischen 57 – 72 dB(A) je nach Stockwerk und Exposition rund um die Uhr. Insofern werden, entgegen der Aussage in den Planungsunterlagen, die Tagesgrenzwerte nicht bei allen Gebäuden in Berg eingehalten. Da auf der Seite der Betroffenen auch noch das 3. Gleis geführt werden wird, verbleibt zu wenig Platz für einen Lärmschutzwall. Die Lebensverhältnisse vor Ort werden dort auch in Zukunft keinen Aufenthalt im Freien möglich machen, obwohl die Deutsche Bahn im Kap. 9.1 davon spricht, dass die Freiraumnutzung nicht mehr beeinträchtigt sei. Auch behauptet die Deutsche Bahn (Zitat) „dass, wenn von einem Maximalpegel gesprochen wird, der auf 60 dB(A) im Tages- und Nachtzeitraum begrenzt sei“. Auch die in den Planunterlagen angegebene mittlere Pegelminderung von 6,7 dB(A) trifft hier nicht zu, da nur die Pegelminderung von 3 dB(A) aus der Maßnahme ‚Besonders überwachtes Gleis‘ (BüG) zum Tragen kommt.

Auf der südlichen Seite der Gleise, so ist dem Detailplan Schall in Anlage 13.3 zu entnehmen, ist das Haus Kerstenstrasse 63 überhaupt nicht messtechnisch erfasst worden, obwohl bei den Nachbarhäusern zu beiden Seiten der Immissionspegel berechnet wurden. In der entsprechenden Tabelle in Anlage 13.5 wird der Berechnungspunkt Bergerweg 41 unter der Hausnummer 43 a geführt.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert für die Anlieger südlich des Gleises in Praest - Berg (Abschnitt Bahn-km 53.300 – 54.000) neben dem BüG einen aktiven Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand, die sich nahtlos anschließt an die regulär geplante, 4 m hohe Lärmschutzwand, die ohnehin ab Bahn-km 54.000 auf der gesamten Länge des Planfeststellungsabschnittes die Gleise von den benachbarten Wohnlagen abschottet.

Praest

Im Ortsteil Praest werden bei insgesamt 479 Gebäuden die geltenden Immissionsgrenzwerte ohne Lärmschutz überschritten. Vorgesehen sind dreigliedrige Lärmschutzwände, bahnlinks 4 m hoch, bahnrecht 2-4 m hoch und mittig eine Mittelwand 3 m hoch, kombiniert mit dem besonders überwachten Gleis (BüG). Nach Realisierung dieser Maßnahmen können die Immissionsgrenzwerte im Tageszeitraum nur noch an einem Gebäude (Bahnweg) nicht eingehalten werden (die Planunterlagen sprechen von 4 Gebäuden). Im Nachtzeitraum verbleiben 180 Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, die Anrecht auf passiven Schallschutz auslösen. Der eine ungelöste Schutzfall liegt nördlich der Gleise am Bahnweg in einem Bereich, wo keine Mittelschutzwand vorgesehen ist und die bahnrechte Lärmschutzwand auf einer Länge von 350 m nur 3 m hoch ist und an der Grünen Strasse/Ecke Bahnweg endet.

Vrasselt

Im Ortsteil Vrasselt werden bei fast allen Gebäuden (475 von 482) ohne Lärmschutzeinrichtungen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten. Vorgesehen sind bahnlinks eine LSW 4 m hoch und eine Mittelschutzwand 3 m hoch, jedoch keine Außenlärmschutzwand bahnrechts, die den Schall des neu anzulegenden dritten Gleises mindert. Insgesamt verbleiben danach 4 private Wohnhäuser am Bahnweg in Vrasselt für die die Bahn aktive Lärmschutzmaßnahmen als ‚unverhältnismäßig‘ (teuer) ansieht. Dies

sind gleichzeitig die 4 Gebäude, bei denen mit Werten über 70 dB(A) im Tages- wie im Nachtzeitraum die Immissionsgrenzwerte auch zukünftig nicht einzuhalten sind und die daher einen klaren Wertverlust erleiden werden. Lärminderung verspricht allein das BÜG in einer Größenordnung von 3 dB(A). Im Nachtzeitraum verbleiben trotz aktivem Lärmschutz noch 68 Gebäude, bei denen Überschreitungen der Grenzwerte festzustellen sind und für die passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert einen besseren Lärmschutz für die im Bereich von Bahn-km 56.400 – 57.000 liegenden Wohnhäuser am Bahnweg. Sie fordert die Deutsche Bahn auf, zu prüfen, ob die derzeitig dort vorgesehene Mittelwand mit einer Höhe von 3 m durch eine bahnrechte Außenwand ersetzt werden kann, die ggfs. noch um einen Meter auf 4 m Höhe erhöht werden muss. Sie bittet gleichzeitig zu prüfen, ob durch eine solche Maßnahme sich möglicherweise der Schutz für die südlich der Gleise gelegene Ortslage Vrsasselt verschlechtern könnte.

Allgemeine Forderungen analog zum Erläuterungsbericht Schall

Für den kompletten Bereich des Planfeststellungsabschnitts 3.3 fordert die Stadt Emmerich am Rhein den zusätzlichen Einbau von Schienenstegdämpfern zumindest auf beiden Aussengleisen, die dem Güterverkehr vorbehalten bleiben.

Auf S. 8 und S. 18 des Erläuterungsberichtes Schall geht die Bahn grundsätzlich von einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h auf allen Gleisen aus. In den Tabellen der Emissionspegel auf S. 19 werden außer für Regionalzüge (RB) und ICE's niedrigere Streckengeschwindigkeiten angegeben. Ist für die Zukunft sichergestellt, dass Güterzüge (SGV) nicht schneller als 100 – 120 km/h fahren?

Auf S. 19 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. Schutzmatten oder die beschlote Schwelle.

Im Kap.7, der ‚Variantenuntersuchung‘ wird auf S. 27 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.

Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein geht die UVS zwar auf die verbleibenden erheblichen Auswirkungen der geplanten Lärmschutzwände ein (Anlage 12.22, S. 50 f und Anlage 12.1 GUP A S. 179 f), ohne jedoch konkrete Vorschläge zur Minderung oder Kompensation im Stadtgebiet zu machen. Hinweise und Beispiele für die erfolgreiche Realisierung teiltransparenter LSW werden sowohl in diesem Kap. 3 wie auch im Kap. 1, Erläuterungsbericht unter dem Stichwort Stadtbildverträglichkeit gegeben.

Das BÜG wird auf dem gesamten Streckenabschnitt für alle 3 Gleise vorgesehen. 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 können die Ortslagen Praest-Berg und Vrsasselt wirksam bereits vor Baubeginn geschützt werden. Entsprechend fordert die Stadt, bereits bei der Ausschreibung der Maßnahmen prioritär den Schallschutz zu gewährleisten, bevor die Gleisbaumaßnahme beginnt.

Auf S. 34 wird beschrieben, dass die Betriebszeiten und die Arbeitsgeräusche der Baumaschinen insbesondere für die Nachtzeiten beschränkt sind und bei Verdachtsmomenten und Überschreitungen Messungen erforderlich werden. Die Abarbeitung des Themas Baulärm besteht nur in 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 3.3 vorwiegend über die Bahntrasse und die B 8 erfolgt. Es wird nicht zugestimmt, dass Zu- und Abflussverkehre durch die Ortslage und über angrenzende Wohnstraßen geführt werden. Im Fall von Nacht- und Wochenendaustellen 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. 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. Neueste Veröffentlichungen der Schienengüterverkehrsunternehmen von Dezember 2011 zeigen, dass insbesondere für die europäischen Güterverkehrskorridore eine Zuglänge von 1.500 m angestrebt werden soll (DB Schenker Rail).

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 im 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 ggfls. daraus folgenden Rückbau der Höhe der Lärmschutzwände

6.6 Anmerkungen zum Einsatz des “Besonders überwachten Gleises“ (BÜG)

Das besonders überwachte Gleis (BÜG) ist eine Lärminderungsmaßnahme, die im PFA 3.3 auf der gesamten Strecke vorgesehen wird. Darunter versteht man eine regelmäßige Gleispflege in der Form, 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 Zusicherung sollte schriftlich erfolgen.

6.7 Anmerkungen zum Schienenbonus

Der Schienenbonus berücksichtigt die angeblich geringere Störwirkung des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehrslärm. Bei der Schiene werden daher vom Mittelungspegel 5 dB(A) abgezogen, d. h. um diesen Betrag darf der Schienenverkehrslärm lauter sein als es die herkömmlichen Grenzwerte festlegen.

Nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein darf es bei den vorliegenden Planungen der DB AG keine Besserstellung durch die Anrechnung des Schienenbonus geben. Betrachtet man andere Schienenabschnitte auf demselben Güterverkehrskorridor Rotterdam – Genua, z. B. den Streckeabschnitt im oberen Rheintal (Baden-Württemberg), so soll hier bereits in einem Pilotprojekt der Schienenbonus nicht mehr zur Anrechnung kommen vor dem politischen Hintergrund, ab 2016 gänzlich auf den Schienenbonus zu verzichten. Angesichts dessen kann die Stadt Emmerich am Rhein nicht akzeptieren, dass die Planfeststellungsabschnitte, die als Erste ins Verfahren gehen, schlechter gestellt werden sollen gegenüber den Streckenabschnitten, die ggfs. nach Wegfall des Schienenbonus planfestgestellt werden.

Ohnehin zeigen neuere Untersuchungen, dass die seinerzeitigen Gründe für die Einführung des Schienenbonus nach und nach entfallen, d. h. die ursprünglich zugunsten der Güterverkehre auf der Schiene festgestellte Lästigkeitsdifferenz zwischen Strassen- und Schienenlärm abnimmt. Damit bezeichnet man den Umstand, dass Zugverkehre mehr als eine Abfolge von Einzelschallereignissen und damit als weniger ‚lästig‘ wahrgenommen werden im Vergleich zum Dauerschallpegel des Straßenverkehrs und insofern 5 dB(A) mehr emittieren dürfen. In dem Maße, wie die Frequenz der immer länger werdenden Güterzugeinheiten in einer immer kürzeren Taktung erfolgt, - siehe auch die geplante Blockverdichtung und die bevorstehenden Einführung des Signalgebungssystems ERTMS / ETCS (European Rail Traffic Management System, bzw. European Train Control System) -, lässt sich immer weniger von einem unterschiedlichen Typus der Geräuschemission sprechen, da beide Verkehrsarten zukünftig eher eine Art permanenten Dauerschallpegel aussenden werden, d. h. der Grund für eine unterschiedliche Behandlung entfällt.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Erstellung des Lärmschutzkonzeptes ohne Berücksichtigung des Schienenbonus.

7. Erschütterungstechnische Untersuchung

Die Stadt Emmerich am Rhein hat bereits Ende 2009 durch das Fachbüro Accon GmbH an 8 Gebäuden im Stadtgebiet, die aktuell, 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 06 vorgelegt. Die seinerzeitige Untersuchung schloss damit ab, dass u.a. an zwei Objekten im vorliegenden Streckenabschnitt (Kerstenstrasse 49 und Bahnweg 232) die Anhaltswerte der DIN 4150-2 bereits in der Bestandssituation voll ausgeschöpft bzw. überschritten wurden. Die Orientierungswerte

für den sekundären Luftschall werden im Gebäude Kerstenstrasse 49 ebenfalls überschritten.

Im nun vorliegenden Planverfahren hat das EBA die Festlegung getroffen, dass die Bestandsbelastung an Erschütterungseinwirkungen sogar um 25 % erhöht werden darf, ohne dass dies eine Verpflichtung zu Erschütterungsschutzmaßnahmen auslöst. Dies widerspricht allen anderen immissionsschutzrechtlichen Leitlinien, weil damit selbst extrem hohe Bestandsbelastungen nochmals um 25 % erhöht werden dürfen. Gleiches gilt für den sekundären Luftschall der um 2 dB(A) erhöht werden darf. Die Beurteilungssystematik des EBA wird von der Stadt Emmerich am Rhein beanstandet und nicht mitgetragen. Stattdessen fordert sie, dass die gegenwärtige Bestandssituation nicht weiter verschlechtert werden darf, sondern im Gegenteil eine Minderung der bisherigen Belastung durch Erschütterungen und sekundären Luftschall auf die Anhaltswerte der DIN 4150-2 bzw. auf die Orientierungswerte für den sekundären Luftschall nachgewiesen werden muss.

Es gibt vergleichbare Planfeststellungsabschnitte für Schienenausbaumaßnahmen, in denen bereits bei einer Zunahme der Erschütterungswirkung von 20 % und einer Zunahme des sekundären Luftschalls von 2 dB(A) erforderliche Schutzmaßnahmen festgesetzt wurden. Erschwerend kommt hinzu, dass eine Anforderung hinsichtlich des zulässigen max. sekundären Luftschallpegels bei Zugvorbeifahrten gänzlich fehlt. Aus fachlicher Sicht machen max. Luftschallpegel von über 35 dB(A) nachts Erschütterungsschutzmaßnahmen notwendig.

Gebäude mit Erschütterungseinwirkungen über den Anhaltswerten der DIN DIN 4150-2 und häufigen maximalen, sekundären Luftschallpegeln von über 35 dB(A) nachts (Aufwachereignis) sind aus objektiver Sicht des Immissionsschutzes Sanierungsfälle. An der Strecke im PFA 3.3 sind mehrere Wohngebäude davon betroffen.

Die erschütterungstechnische Untersuchung des von der Vorhabenträgerin beauftragten Büros Obermeyer Planen+Beraten GmbH basiert auf vor Ort vorgenommenen Beweissicherungsmessungen und Messungen der Schwingungsausbreitung im Boden und Schwingungsemissionen verschiedener Zuggattungen. 13 von 25 untersuchten Gebäuden haben laut Prognose so starke Erschütterungseinwirkungen zu erwarten, dass die Planfeststellungsvorgaben des EBA, - trotz der Möglichkeit einer 25 % gen Erhöhung -, ohne wirksamen Erschütterungsschutz nicht erreicht werden können.

Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein bedarf die gesamte Thematik des Erschütterungsschutzes einer eingehenden Überprüfung durch das EBA und der Bezirksregierung. Die Auswahl und Dimensionierung von Erschütterungsschutzmaßnahmen darf nicht ausschließlich einer restriktiven Kostenabwägung seitens der DB Projektbau unterliegen. Bei Schienenausbauvorhaben dieser Größenordnung mit einem derart starken Anstieg an Güterverkehren besonders in der Nacht sollte der aktuelle Stand der Erschütterungsminderungstechnik an Bahnstrecken voll ausgeschöpft werden. Dazu zählt in erster Linie das so genannte ‚Grötz-System‘, ein massiver Betontrog mit Unterschottermatte, dessen hervorragende Wirksamkeit nachgewiesen ist, und der eine technische Zulassung für Fernbahnstrecken der Deutschen Bahn AG besitzt. Dieses System ist in die Betrachtungen des Büros Obermeyer überhaupt nicht eingeflossen. Die Stadt Emmerich am Rhein rügt diese Vorgehensweise.

Stattdessen hat der von der Deutschen Bahn beauftragte Gutachter die Wirksamkeit der von ihm vorgeschlagenen Maßnahme, der besohlenen Schwelle, völlig überhöht eingestuft und sie als besonders kostengünstige Maßnahme einseitig favorisiert. Die auffällig hohen Einfügungsdämmwerte, die Obermeyer der besohlenen Schwelle in den Frequenzbereichen unter 63 Hz bis 4 Hz zuweist, sind laut dem Gutachter der Stadt Emmerich am Rhein, dem Ingenieurbüro Accon, physikalisch nicht begründbar. (s. auch S.27, Anlage 14.1)

Vergleich der Einfügungsdämmung besohlte Schwelle		
f [Hz]	Ansatz Accon [dB]	Ansatz Obermeyer [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

Tabelle (Einfügungsdämmung) zeigt, dass die besohlte Schwelle bei realistischer Einschätzung ihrer Wirkung (Ansatz Accon und MPA Berlin) in den tieferen Frequenzbereichen von 63 Hz bis 4 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.

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 Stadt Emmerich am Rhein fordert für alle drei Gleise im Bereich Vrssett, Praest, und Berg den optimalen Erschütterungsschutz in Form des vorgenannten ‚Grötz-Systems‘, bestehend aus einem massiven Betontrog sowie einer Unterschottermatte.

Das Büro Obermeyer sieht auf dem gesamten Streckenabschnitt lediglich die besohlte Schwelle vor, sieht man einmal als einzige Ausnahme von einem Schottertrog von Bahn-km 54.400 – 54.875 ab. Die besohlte Schwelle ist für einige Abschnitte auch nur auf den äußeren Gleisen vorgesehen. In diesen Fällen bleibt das mittlere Gleis völlig ohne Erschütterungsschutz, so dass Erschütterungen wie auch sekundärer Luftschall von diesem Gleis ungebremst emittiert werden können. Besonders kritisch ist hier der max. sekundäre Luftschall bei Vorbeifahrtseignissen in der Nacht zu werten (Aufwachereignisse). Immerhin beträgt die Zugprognose für dieses mittlere Gleis pro Nacht 6 Personenzüge mit 200 km/h und 16 Güterzüge mit 100 km/h und (noch) 700 m Länge.

Zwei Gebäude, die besonders stark von der Erhöhung der Erschütterungseinwirkung betroffen sind (Kerstenstrasse 49 und Bahnweg 121) erhalten nach den Vorschlägen von Obermeyer nur einen verminderten Erschütterungsschutz. In diesen Gebäuden werden laut Prognose von Obermeyer die Planfeststellungsvorgaben des EBA nicht eingehalten und es

entsteht ein Entschädigungsanspruch. In weiteren 8 Gebäuden werden laut Prognose die Anhaltswerte der DIN 4150-2 nicht eingehalten.

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 keinerlei Spektren der Erschütterungsimmission der Zugattungen in die Häuser vorhanden. Dies widerspricht den sonst üblichen Standards der Ausarbeitung von Erschütterungsgutachten. Ohne diese Immissionsspektren kann schlecht auf besonders erschütterungsempfindliche Gebäude geschlossen werden. Die Ergebnistabelle Erschütterungen (Anhang 3 zu Anlage 14.1) enthält an 4 Gebäuden $KB_{FT,r}$ -Werte von 0,000. Diese Werte sind falsch und entsprechen nicht der Realität.

Noch auffälliger ist nach Auffassung der Fa. ACCON die sehr tendenzielle Berechnung des sekundären Luftschalls (Anhang 3 S. 53/54). Die Zunahmen beim sekundären Luftschall zwischen Nullfall und Prognosefall sind viel zu niedrig berechnet und berücksichtigen nicht die deutlich höhere prognostizierte Zuglänge (z.B. bei den Güterzügen) und die deutliche Erhöhung der Zuganzahl. Das Büro Obermeyer berechnet im Vergleich zum Nullfall durchgehend relativ niedrige Erhöhungen, die sich zumeist in dem Bereich von 2 – 5 dB bewegen. Die von Accon durchgeführten Prognoseberechnungen liefern für die Gebäude Kerstenstrasse 49 und Bahnweg 232 Erhöhungen im Bereich von **13 dB – 17 dB**. Die Anforderungen an den maximalen sekundären Luftschall fehlen in der Tabelle von Obermeyer im Anhang auf S. 53/54.

Alle von Obermeyer angegebenen Mittelungspegel des sekundären Luftschalls sind tendenziell sehr niedrig und widersprechen völlig allen Erfahrungswerten für Wohngebäude in der Nähe viel befahrener Bahnstrecken mit hohem Güterverkehr. Einen Vergleich mit den vom Ingenieurbüro Accon berechneten Werten stellt die folgende Tabelle dar.

IO-Schlüssel	Straße	Nr.	Nutzung	Prognosewerte Li max		Prognosewerte Accon		Prognosewerte Obermeyer	
				Accon	Obermeyer	Lr Tag	Lr Nacht	Lr Tag	Lr Nacht
IO-01-EG	Kerstenstraße	49	WA	50.4	45.0	32.2	31.9	23.7	23.3
IO-01-OG1	Kerstenstraße	49	WA	47.9	40.0	31.7	31.6	20.3	20.1
IO-02-EG	Bahnweg	232	WA	40.6	---	27.5	27.3	---	---
IO-02-OG1	Bahnweg	232	WA	38.1	---	22.8	22.5	---	---

Die Tabelle zeigt auf, dass die von Accon berechneten Werte des sekundären Luftschalls um bis zu 11.5 dB über den Obermeyer-Werten liegen. Die vom Ingenieurbüro Obermeyer berechneten Werte des sekundären Luftschalls sind völlig unrealistisch und erwecken größtenteils den Eindruck, als würde es signifikante Einwirkungen durch sekundären Luftschall im Planfeststellungsabschnitt 3.3 praktisch gar nicht geben.

8. Umweltverträglichkeitsstudie GUP

Allgemeines zur UVS

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 städtebauliche Verträglichkeit 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 oder über eine Tieferlegung der Trasse wurde mit keinem Wort auch nur ansatzweise erörtert oder weitergehend geprüft. Hier verlangt die Stadt Emmerich am Rhein eine Überarbeitung der Unterlagen und eine Abwägung und Berücksichtigung auch alternativer Lösungen 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 Verfahren 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, Erläuterungsbericht

(Anlage 12.1)

1. Auf S. 24 in Kap. 2.1 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 durchzubinden. 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 diese Trassenkontingente sicherstellen wird.

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 Chemikalien Transporte. Beiden Anregungen wurde nicht gefolgt. Die Stadt Emmerich am Rhein erwartet eine entsprechende Überarbeitung der 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. Im dem Kap. 2.1.2 'übergeordnete Schutzziele' auf S. 46 fehlt unter 'übergeordnete Schutzziele' die Nennung von Sicherheit an Leib und Leben durch den beabsichtigten Gütermehrverkehr (speziell der Gefahrguttransporte)

5. Unter der Aufzählung der Schutzziele in Kap. 2.6.2 und 2.7.2 fehlt der Erhalt der touristischen Attraktivität der Landschaft sowie der ortstypischen Besonderheiten in Gestalt der Rad- und Wanderwege, Aussichtspunkte u.v.a.m.

6. Der auf S. 56 erläuterte Stufenplan für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit zeigt als Stufe 1 die Blockverdichtung, die bis heute nicht als Planungsgegenstand bei den Kommunen vorgelegt worden ist. Es wird aber geschrieben, dass die Stufen 1 + 3 bereits umgesetzt seien. Dies ist nicht korrekt. Für die Stufe 1 liegt auf der Strecke noch kein Baurecht vor, somit kann dies nicht als Planungsvoraussetzung für den Streckenausbau festgestellt werden.
 Die Stadt Emmerich am Rhein bemängelt, dass die Vorhabenträgerin in ihren Planungsunterlagen nicht eindeutig zu erkennen gibt, ob die Zugzahlen für den geplanten Streckenausbau um das 3. Gleis bereits höhere Zugzahlen infolge der vorgesehenen Blockverdichtung beinhalten. Die Absicht, zuerst die Blockverdichtung und danach in einem zweiten Schritt den Bau des dritten Gleises zu realisieren, kann man den Unterlagen zwar mancherorts entnehmen, klare Aussagen jedoch, wie mit der Blockverdichtung umgegangen wird und inwieweit die dadurch eintretende Kapazitätserhöhungen hier bereits Teil der Grundannahmen des Mengengerüsts sind, fehlen immer noch.

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

7. Beim Thema Tieferlegung in Kap. 3.5.3 auf S.63 wird diese Lösung, selbst für Teilstrecken, nicht ernsthaft geprüft. 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.

8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt mit den in der Tab. 9 auf S. 74 der Anlage 12.1 Teil A genannten Maßnahmen im PFA 3.3 – ersatzlose Aufhebung – an den Bahnübergänge von-der-Recke-Straße und Schwarzer Weg nicht überein sondern votiert für eine EÜ und eine FÜ.
12. 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.
13. 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.
14. 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.
15. 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 wie Praest, 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.
16. Unter kap. 4.1.3 wird nicht eingegangen auf den Baustellenverkehr und seine Auswirkungen auf die Nachtruhe, z.B. in Form der sehr störenden Rückfahrsignale rangierender LKW.

17. Weiterhin fehlen in der Tab. 12 der betriebsbedingten Wirkfaktoren die Themen Gefahrguttransporte und Streckensicherheit.
18. 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.
19. Auf S. 136 oben gehen die Verfasser der Planungsunterlagen 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.
20. Entlang des Bahnweges hat die Vorhabenträgerin darauf zu achten, dass in dem Streckenabschnitt wo das dritte Gleis angelegt wird, soweit wie möglich die Trassen begleitenden, vorhandenen Immissionsschutzgehölze erhalten werden.

8.2 Spezieller Teil B, Erläuterungsbericht

(Anlage 12.1 – 12.10)

Im Erläuterungsbericht zum speziellen Teil B der Grundlagen der Umweltplanung (Anlage 12.2 in Ordner 5) wird im Wesentlichen auf den Status quo des Untersuchungsraumes eingegangen: auf die naturräumliche Ausstattung, auf die planerischen Vorgaben, 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 Anhänge I – III zum Erläuterungsbericht, Anlagen 12.3 – 12.10) und bedürfen keiner weiteren Kommentierung seitens der Stadt Emmerich am Rhein.

Anschließend beschreiben die Planunterlagen in Kap. 4 + 5 das Vorhaben, 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 noch einmal eingegangen werden soll.

1. Aus der Übersicht der Erschütterungsschutzmaßnahmen in der Tabelle auf S. 62 ist nicht ersichtlich, welche nachvollziehbare Abwägung im Vorfeld stattgefunden hat, die zur Festlegung auf die besohlte Schwelle als einziger Schutzmaßnahme geführt hat, sieht man einmal von der Anlage eines Schottertroges ab, der auf eine Länge von 470 m in der Ortslage Praest vorgesehen wird. Eine einseitige, alternativlose Festlegung auf diese Maßnahme ohne ersichtliche Abwägung im Vergleich mit anderen Möglichkeiten wie mit dem weit wirkungsvolleren, vorgeschlagenen ‚Grötz-System‘ ist aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein unzureichend.
2. Bei der Abhandlung der von der DB AG vorgesehenen Ingenieurbauwerke (Kap. 4.1.2 auf S. 63) wird erneut auf die anderslautenden Vorstellungen der Stadt Emmerich am

Rhein verwiesen, wie sie dem städtischen Bahnübergangsbeseitigungskonzept und dessen Darstellung in den Kap. 1.8.1 – 1.8.3 der städtischen Stellungnahme entnommen werden können.

3. Ausführungen unter Punkt 4.1.6 der Planunterlagen zum Thema ‚Zuwegungen für den Rettungseinsatz‘ wird mit Hinweis auf die sehr ausführlichen Darlegungen in Kap. 3 ‚Streckensicherheit‘ der städtischen Stellungnahme begegnet.
4. Was die Angaben zum Massenkonzepkt (Kap. 4.2.4 auf S. 71) betrifft, wird erwähnt, dass ca. 3.300 Betonschwellen und 300 m³ Beton als Abbruchmaterial anfallen, das gebrochen und recycelt werden soll. 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. 4.485 m³ Schwarzdecken 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.
5. Im Betriebsprogramm auf S. 71 betont die DB AG, dass für die Trassierung des dritten Gleises eine Entwurfsgeschwindigkeit von $v_e = 160$ km/h zugrunde gelegt wird. Trotzdem sollen die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsanhebung auf 200 km/h bereits mit eingeplant worden sein, die wiederum nur teilweise für das künftige mittlere Gleis 2279 gelten sollen, welches ja grundsätzlich bevorzugt dem Personenfernverkehr dienen soll. Diese Aussage und ihre Konsequenzen für Schall- und Erschütterungsmaßnahmen sind widersprüchlich. Die Stadt Emmerich am Rhein verlangt eine Klarstellung.
6. Aussagen in den Planunterlagen zu den sog. ‚nichtstofflichen‘ Emissionen (S. 76), 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.
7. In Kap. 5.2.5 auf S. 81 gehen die Planunterlagen beim Thema Schallschutzwände zwar auf die Trennwirkung für Kleintiere und bodennahe Luftschichten ein, jedoch nicht auf die primäre Trennwirkung für die dort lebenden Menschen und das jeweilige Ortsgefüge.
8. Bei der Anpassung von Straßen und Wegen in Kap. 5.2.7 auf S. 83 wird nicht näher erläutert, wie sich im Einzelnen die Inanspruchnahme des trassenparallelen Bahnweges darstellen wird, wie im Falle der zeitweisen Nutzung als Baustraße die Anlieger ihre Grundstücke erreichen können und ob zuvor die Umgehungsspange von Baumannstraße - Grüne Strasse – Auweg – Hueskampweg – Broichstrasse fertig gestellt werden wird.

8.3 Raumwiderstände C, Erläuterungsbericht und Variantenvergleich (Umfahrung Emmerich ')

(Anlage 12.11 – 12.15)

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, dies wird jedoch in den Planunterlagen nicht erwähnt (siehe Anlage 12.11, S. 50)

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.

Weder im Kap. 3.1 der Anlage 12.11 ‚Ergebnisse der Vorplanung - UVS‘ noch im Kap. 3.2 ‚Ergebnisse der Planfeststellungs – UVS‘ wird der Planfeststellungsabschnitt 3.3 Praest – Vrssett auf Emmericher Stadtgebiet behandelt.

Kapitel 4 befasst sich mit der Verschiebung des Ausbauseitenwechsels in Praest. Um die Ortslage am Bahnweg 231 zu schonen, plant die DB AG die Verziehung der Gleise, d.h. also den Wechsel des 3. Gleises von seiner Lage bahnlinks (südseitig) nach bahnrechts ca. 500 m weiter westlich als ursprünglich geplant.

In Kapitel 5 der Planunterlagen in Anlage 12.11 wird ein umweltfachlicher Variantenvergleich der geplanten ABS 46/2 mit einer Umfahrung Emmerichs, wie sie derzeit noch als zeichnerische Darstellung Bestandteil des GEP ist, 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 auf den Neubau einer siedlungsfernen Umfahrung hin dargelegt. 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.

Gegen Ende der GUP im Ordner 6 wird in Kap. 6 ein umfangreicher Variantenvergleich (40 Seiten) zu den BÜ-Maßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 3.3 vorgenommen, der an jedem der Bahnübergänge von der Kerstenstrasse (Nr. 37) bis zum Schwarzen Weg (Nr. 43) die möglichen Varianten der Querungsbauwerke erörtert, miteinander vergleicht und anschließend auf den S. 200-201 eine Empfehlung für eine Lösungsvariante aus Sicht der Bahn formuliert. Generell bleibt aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein hier nur der nachdrückliche Verweis auf die sehr detaillierte Darstellung dessen, was die Stadt in ihrem Bahnübergangsbeseitigungskonzept niedergelegt hat und der Hinweis auf die bevorzugten, teils divergierenden, jedoch sehr detailliert im Abschnitt 1.8 der städtischen Stellungnahme geschilderten, Lösungsvorschläge der Stadt.

8.4 Auswirkungsprognose Teil D, zusammenfassender Erläuterungsbericht Teil E (Anlage 12.17 – 12.21)

Die Auswirkungsprognose ermittelt, beschreibt und beurteilt die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Folgewirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter Mensch, Tier, Pflanze Boden, Wasser, Luft, Landschafts- und Ortsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter. 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, bzw. welche Schutzgutbestandteile oder –funktionen wie beeinträchtigt werden können.

1. Was die in Tab.7 anlagenbedingte Folgewirkungen in Kap.1.1.3 auf S.16 der Anlage 12.17 betrifft, so sind die Ausführungen in Spalte drei, was die Ersatzmaßnahmen betrifft zu den BÜ's Sulenstrasse, von-der-Recke-Strasse und Schwarzer Weg, aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein nicht zutreffend. Hier verweist die Stadt auf die Ausführungen zum städtischen BÜ-Konzept in Kap.1.8.1 der Stellungnahme
2. Bei der Beurteilung des Schutzgutes Mensch fällt auf, dass der Verlust sozialer Nähe, die Teilung ganzer Ortsgemeinschaften, der Verlust oder die Beeinträchtigung wohnumfeld-relevanter Blickbeziehungen, das Abgeschnittensein von lokalen Zentren oder Kultur-einrichtungen 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.8, Anlage 12.17). Das betrachtet die Stadt Emmerich am Rhein als einen Abwägungs-mangel.
3. Beim Schutzgut Landschaft / Ortsbild geht der Vorhabenträger davon aus, dass allein durch baubedingte Auswirkungen im PFA 3.3 ein Verlust an landschaftsprägenden Gehölzstrukturen von 2.991 qm entsteht. Anlagenbedingt kommt es insgesamt zu einem Verlust landschaftsprägender Gehölzstrukturen von 27.559 qm. Dabei gehen 500 m lineare Gehölzstrukturen, 406 m Hecken und 93 m Baumreihen verloren, die dazu führen werden, dass die Trasse durch die Freistellung von Gehölzen im Landschaftsraum weithin sichtbar werden wird. Dadurch wird die visuelle Trennwirkung der bis zu 4 m hohen Lärmschutzwände sowohl in den freien Landschaftsräumen als auch in den Ortsbildeinheiten z.B. des Ortsteiles Praest 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 'Anlage eines Grünstreifens mit Gehölzbepflanzung' trotz der beigefügten Flächenangaben den Leser nicht in die Lage, nachzuvollziehen, inwieweit tatsächlich der bau- und anlagenbedingte Verlust der bestehenden Vegetation 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.

9. Landschaftspflegerischen 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 27 potentiell vorkommenden, als planungsrelevant eingestuftten Arten konnte lediglich das Vorkommen von Saatkrähen, Schleiereule, Steinkauz und Turmfalke sowie Rauchschwalbe und Graureiher nachgewiesen werden. (Kap. 2 in Anlage 10.1)
2. Was die Amphibien betrifft, so wurden sie in nur sieben der 23 potentiell als Laichhabitat geeigneten Gewässer im PFA 3.3 angetroffen. Dabei handelt es sich um die noch weit verbreiteten Arten Teichmolch, Teichfrosch und Erdkröte.
3. In Kap. 2.3 wird hervorgehoben, welche prägende Rolle für das Landschaftsbild und den lufthygienischen Ausgleich die Bahntrassen begleitenden Gehölzstrukturen und Baumreihen spielen. 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 (Kap. 4 ab S.26), wenn es um die Anlage des dritten Gleises geht. Auch als Sicht- und Lärmschutz sollte der Erhalt der Trassen begleitenden 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. Als Teil der Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung des Eingriffs (Kap. 3) legt die Stadt Emmerich am Rhein Wert darauf, dass die sog. ‚Offenbergallee‘ nicht zum Gegenstand einer Rettungsbewegung wird, sondern diese am Rande der benachbarten Ackerfläche geführt wird. Insofern erübrigt sich dann auch eine Optimierungsmaßnahme in Tab. 5 auf S. 23 die in Bahn-km 54.20 bahnlinks die Verlegung eines Wendhammers auf die angrenzende Ackerfläche vorsieht, um einen Baum zu erhalten. Die gesamte Offenbergallee, die auch im landesweiten Alleenkataster geführt wird, ist nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein von jedweder Maßnahme oder Beeinflussung durch das Bauvorhaben freizuhalten.
5. 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.

6. Laut Angaben der Bahn in Kap. 4.3 wird (Zitat) „das Ortsbild im Bereich von Berg, Praest und Vrasselt durch die geplanten, bis zu 4 m aufragenden Schallschutzwände deutlich verändert“. Hinweise auf Minderung dieser gravierenden Beeinträchtigung des Ortsbildes gibt es nicht. Das hält die Stadt Emmerich am Rhein für abwägungsfehlerhaft.
7. In der Erläuterung des methodischen Vorgehens beim Kompensationskonzept (Kap. 5, S. 36) läßt sich die Deutsche Bahn u.a. von den Zielsetzungen des ‚Ökologischen Flächenkonzeptes für Kompensationsmaßnahmen der Stadt Emmerich am Rhein‘ leiten, indem sie auf einen Beschluss im ASE von 2008 verweist, 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. Teil der zukünftigen Bauwerksgestaltung ist unter anderem eine abschnittsweise Begrünung der ortszugewandten Seite der Schallschutzwände in Abstimmung mit der Stadt (Kap. 5.1.2.4 auf S. 38). 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.
9. Die Deutsche Bahn unterscheidet bei der Kompensation von mit der Anlage des 3. Gleises verbundenen Eingriffen 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.
 - und trassenfernen Maßnahmen, von denen es nur zwei im Planfeststellungsabschnitt 3.3 gibt:
 - a) die Extensivierung einer Grünlandfläche im Großen Hetterbogen und ihre Herrichtung für den Wiesenvogelschutz,
 - b) die Entwicklung einer Extensivweide mit Obst- und Kopfbäumen als Ausweichhabitat für den Steinkauz.

Beide Maßnahmen folgen damit der städtischen Prämisse, Ausgleichsmaßnahmen zukünftig möglichst nur noch auf Minderertragsstandorten der Landwirtschaft zu realisieren. Beide Flächen sind im Privatbesitz.

Grundsätzlich erwartet die Stadt Emmerich am Rhein zunächst einen trassennahen Ausgleich der als unvermeidlich angesehenen Eingriffe in die trassenbegleitenden Gehölzbestände bzw. Heckenstrukturen.

10. 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.
11. In den Fällen, in denen die Begrünung 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 sicher –

stellt. Sollte in Einzelfällen eine öffentliche Trägerschaft beabsichtigt werden, muss eine Zugänglichkeit für Personen und Maschinen über einen mindestens 3 m breiten Weg gewährleistet werden.

12. Neben den allgemeinen schlägt die Bahn auch flächenkonkrete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vor (V1 - V 10). Dazu gehören jedoch im Wesentlichen nur die Erneuerung alter Grabendurchlässe unter den Schienen in Form von tiergerechten Ökotunneln sowie Kleintierdurchlässe in der Schallschutzwand, beides Maßnahmen, die die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Anlage des dritten Gleises und den dazugehörigen Schallschutzwänden kaum minimieren.
13. In Kap. 5.3.5 des LBP ab S. 115 gibt es eine Gesamtübersicht aller Landschaftspflegerischen Maßnahmen im PFA 3.3, die im Einzelnen dann Gegenstand der Maßnahmenblätter in der Anlage 10.2 sind. Die sog. Gestaltungsmaßnahmen (G 4-5 und G 7-8) bezwecken eine Landschafts- bzw. ortsbildverträgliche Gestaltung der jeweiligen Lärmschutzwand. Bezug genommen wird dabei jedoch lediglich auf die Farb- und Oberflächengestaltung der gleisabgewandten Seite und zwar unter nicht genannten technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die so formulierten Einschränkungen dürfen nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein nicht dazu führen, dass in den zu betrachtenden Abschnitten im Ortskern von Praest Lärmschutzwände mit transparenten oder teiltransparenten Elementen oder aber andersartige Lärmschutzwände, die nicht aus Aluminium bestehen, von vorneherein ausgeschlossen werden.
14. In den Maßnahmenblättern (Anlage 10.2 zum LBP) beschreibt das Maßnahmenblatt 25 die Beschaffenheit geplanter Kleintierdurchlässe. Diese sind nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein nicht ausreichend dimensioniert. Bei einer Baulänge von über 20 m ist ein weitaus größerer Durchmesser von ca. 1000 mm zu wählen.
15. Die Stadt Emmerich am Rhein regt an, gerade die trassenfernen Kompensationsmaßnahmen E 19 und E 20 möglichst frühzeitig vor dem Eingriff in die Lebensräume des Steinkauzes als Ersatzhabitate zu realisieren.
16. In Kap. 6.1 auf S. 124 der Anlage 10.1 muss es in der Überschrift heißen: Vorkommen von Schutzgegenständen im Sinne des §19 BNatSchG im PFA **3.3**.
17. Die Stadt Emmerich am Rhein spricht sich im Falle der nach Landschaftsgesetz, § 47 geschützten Allee südlich Haus Offenberg erneut eindeutig gegen eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 NatSchG aus, wie sie auf S. 127 der Anlage 10.1 gefordert wird. Sie möchte jegliche Maßnahme, die zur Zerstörung, Beschädigung oder zur nachteiligen Veränderung der Allee führen könnte, vermeiden. Stattdessen sollte die dort geplante Rettungszuwegung über die unmittelbar östlich davon gelegene Ackerfläche erfolgen.

10. Der Artenschutzbeitrag zum LBP (Anlage 10.6 -10.8, Ordner 4)

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. Diese Auswahl entspricht weitgehend den sog. ‚planungsrelevanten‘ Arten in NRW.

1. Fledermausrelevante Strukturen, in denen die Wasser- und die Zwergfledermaus angetroffen wurden, finden sich nur in einer Untersuchungsfläche, die aus dem Nachbarbereich des PFA 3.4 in diesen Planungsabschnitt südlich der Trasse hineinragt und der unter dem Kürzel 11M102 in den Karten verstandortet ist. Biotope anderer Fledermausarten kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.
2. Reptilien und Amphibien betreffend, führt das Infosystem des LANUV zwar die Schlingnatter, die Zauneidechse, die Kreuzkröte und den Kammmolch auf, ohne dass jedoch nur eine Art im Gebiet angetroffen worden wäre.
3. Zahlreiche Vogelarten existieren in den Revieren entlang der Trasse. Die dem Vorhaben gegenüber besonders empfindlich reagierenden Arten wurden einer gesonderten Art-für-Art Betrachtung unterzogen (Kap. 4, Anlage 10.6). Erhebliche Störungen oder Beeinträchtigungen wurden nicht festgestellt, entweder weil die jeweilige Art in ihrem Bestand nicht gefährdet ist, weil die Art überhaupt nicht angetroffen wurde, ihr Lebensraum weit genug weg von der Bahntrasse angesiedelt ist. oder aber – wie im Fall des Steinkauz – ein Ersatzrevier angelegt wird.
4. Bauzeitenregelungen und die Vermeidung der Rodung von Bäumen und Sträuchern in der Brutperiode sollen dazu beitragen, die Auswirkungen auf die Vogelwelt zu minimieren.
5. Auf S. 26 des Artenschutzbeitrages in Anlage 10.6 fehlt bei der Auflistung der Vorhabensbeschreibung der Rückbau der vorhandenen, niveaugleichen Bahnübergänge.

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

11. NATURA-2000-Verträglichkeitsuntersuchung

Ziel der FFH –und 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 3.3 liegen zwei FFH - Gebiete, das Naturschutzgebiet Bienener Altrhein, Millinger und Hurler Meer und NSG Empeler Meer (DE-4104-302) und das Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“ (DE-4203-401). Das Schienen- ausbauvorhaben wird im Wege zweier Vorprüfungen auf seine Vereinbarkeit mit beiden Schutzgebieten hin geprüft.

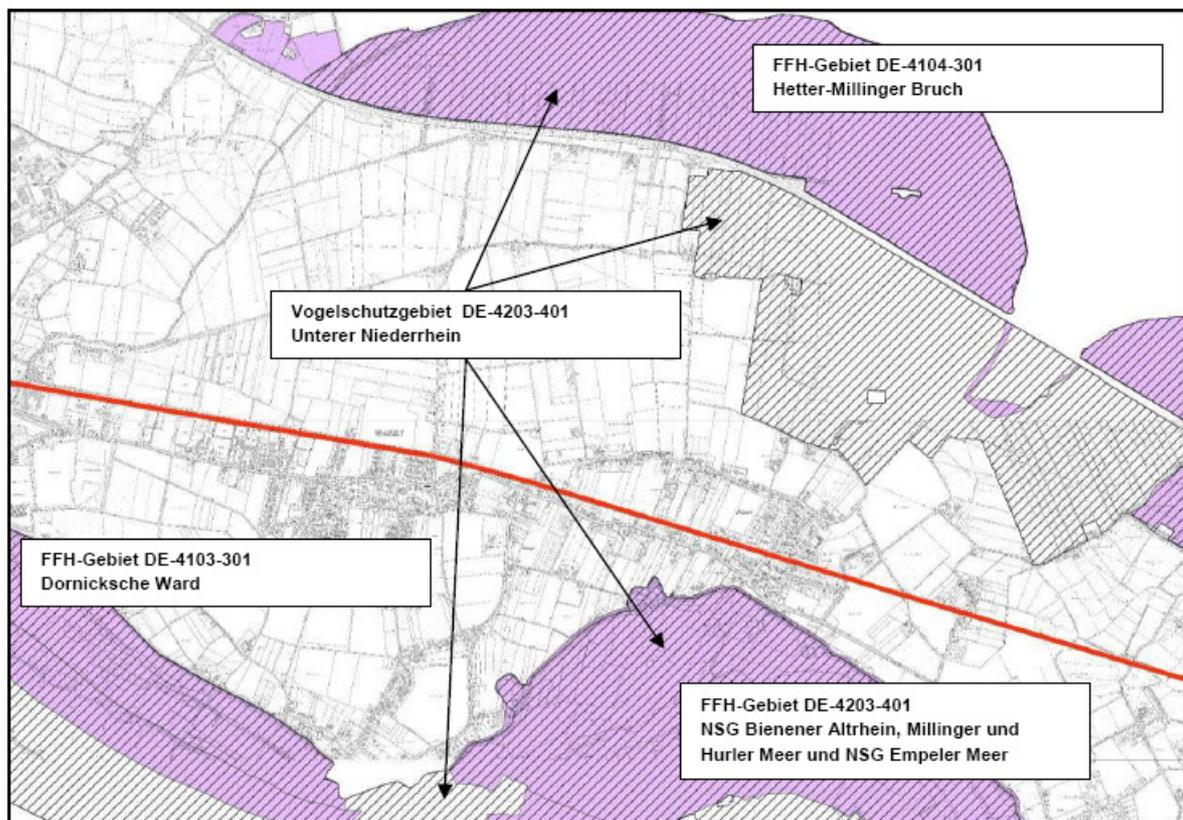


Abb. 1: Lage des Vogelschutzgebietes „Unterer Niederrhein“ im PFA 3.3
(rot = Trasse Strecke 2270, schraffiert = Vogelschutzgebiet DE 4303-401, rosa = FFH-Gebiete)

Beide Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass weder bau- noch anlagenbedingt oder betriebsbedingt erhebliche Beeinträchtigungen auf die in Frage kommenden Schutzgüter (hier bestimmte Vegetationsgesellschaften, Tierarten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie, bzw. besonders zu schützende Zugvogelarten) zu erwarten sind.

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 ausreichender Zeitraum vorab zur Kenntnis gegeben wird.

Emmerich am Rhein, den 25.04.2012

Johannes Diks
Bürgermeister

Anlagen

- Anlage 01 Verkehrserhebung Aufhebung BÜ von-der-Recke-Straße
- Anlage 02 Verkehrsbetrachtung Praest
- Anlage 03 Haltepunkt Praest Bahnsteigverlegung Kostenvergleich
- Anlage 04 Arbeitspapier Feuerwehren im AK Streckensicherheit Betuwe
- Anlage 05 Arbeitspapier der Feuerwehr Emmerich am Rhein
- Anlage 06 Erschütterungstechnische Untersuchung
- Anlage 07 Resolution der Arbeitsgruppe Betuwe
- Anlage 08 Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Scopingtermin
- Anlage 09 Schreiben des Herrn Ministers Lienenkämper vom 01.04.2010