



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) 3.4 Emmerich – Hüthum

Gliederung

DIE GRUNDSÄTZLICHE POSITION DER STADT EMMERICH AM RHEIN IM VERFAHREN.....	5
ANMERKUNGEN ZUR GEPLANTEN BLOCKVERDICHTUNG	6
ZUSAMMENFASSENDE FORDERUNGSKATALOG DER STADT EMMERICH AM RHEIN	7
1 ERLÄUTERUNGSBERICHT.....	9
ALLGEMEINER TEIL.....	9
1.1 GRUNDLAGEN DER PLANUNG	9
1.2 FINANZIERUNG	19
ERLÄUTERUNGEN ZUM PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITT 3.4	22
1.3 BAULICHE MAßNAHMEN.....	22
1.3.1 <i>Das Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein in der</i> <i>Gegenüberstellung mit den geplanten BÜ-Maßnahmen der DB AG</i>	<i>22</i>
1.3.2 <i>Bauwerke im Zuge des Streckenausbaus.....</i>	<i>62</i>
1.3.3 <i>Städtebauliche Einbindung.....</i>	<i>70</i>
1.3.4 <i>Betroffenheit der Stadt Emmerich am Rhein in ihrer Planungshoheit.....</i>	<i>93</i>
1.4 STRECKENAUSRÜSTUNG	102
1.5 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNIS/ HYDRAULISCHE BERECHNUNG	103
2 DIE BAUBETRIEBLICHE ABWICKLUNG	104
2.1 ALLGEMEIN.....	104
2.2 BAUSTRASSEN.....	105
2.3 BAUSTELLEN/ MASSENKONZEPT	106
2.4 INFORMATIONSBÜRO.....	107
3 SICHERHEITSKONZEPT.....	109
3.1 ALLGEMEIN.....	109
3.2 PLANERISCHE GRUNDLAGEN.....	110
3.3 AUSSAGEN DER DB AG ZUM ZUWEGUNGSKONZEPT FÜR RETTUNGSWEGE	111
3.4 RETTUNGSTECHNISCHE ANFORDERUNG DER STADT EMMERICH AM RHEIN UND DES AK STRECKENSICHERHEIT AN DIE AUSBAUSTRECKE	113
3.4.1 <i>Zuwegung.....</i>	<i>114</i>
3.4.2 <i>Löschwasserproblematik.....</i>	<i>117</i>
3.4.3 <i>Streckensicherheit und Bahnerdung</i>	<i>118</i>
3.4.4 <i>Einsatztaktische Überlegung.....</i>	<i>119</i>
3.4.5 <i>Planunterlagen für die Einsatzplanung.....</i>	<i>121</i>
3.4.6 <i>Erfordernisse des Rettungsdienstes an die ABS 46/2</i>	<i>122</i>
3.4.7 <i>Mittelausstattung.....</i>	<i>123</i>
3.4.8 <i>Gefahrguttransporte.....</i>	<i>123</i>
4 LIEGENSCHAFTEN DER STADT EMMERICH AM RHEIN.....	124
5 DENKMÄLER	136

6	SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG	140
6.1	LÄRMSCHUTZ AUS STÄDTEBAULICHER SICHT	140
6.2	BAULEITPLANERISCHE EINORDNUNG DER TRASSENNAHEN BEREICHE	144
6.3	ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEPLANTEN SCHALLSCHUTZMAßNAHMEN	146
6.4	ANMERKUNGEN ZUM BETRIEBSPROGRAMM	152
6.5	IMMISSIONSSITUATION IN DEN ORTSTEILEN UND DIE DARAUSS RESULTIERENDEN FORDERUNGEN	152
6.6	ANMERKUNGEN ZUM EINSATZ DES „BESONDERS ÜBERWACHTEN GLEISES“ (BÜG).....	159
6.7	ANMERKUNGEN ZUM SCHIENENBONUS.....	160
7	ERSCHÜTTERUNGSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG.....	164
8	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE GRUNDLAGEN DER UMWELTPLANUNG (GUP)	171
8.1	ALLGEMEINER TEIL A DER GUP - ERLÄUTERUNGSBERICHT	172
8.2	SPEZIELLER TEIL B, ERLÄUTERUNGSBERICHT	176
8.3	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE (UVS), TEIL C - RAUMWIDERSTÄNDE UND VARIANTENVERGLEICH, ERLÄUTERUNGSBERICHT.....	178
8.4	UVS, TEIL D – AUSWIRKUNGSPROGNOSE, ZUSAMMENFASSENDE ERLÄUTERUNGSBERICHT...	180
9	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN (LBP).....	183
10	DER ARTENSCHUTZBEITRAG ZUM LBP	187
11	NATURA-2000-VERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG.....	188
	ANLAGEN.....	191

Im Folgenden reagiert die Stadt Emmerich am Rhein mit dieser Stellungnahme auf das Planungsvorhaben der Deutschen Bahn AG, ABS. 46/2, Abschnitt 3.4 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 3.4 Emmerich – Hüthum 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 vorrangiger Intensität und Würdigung gegenüber dem Eingriff in Natur und Landschaft.

ANMERKUNGEN ZUR GEPLANTEN BLOCKVERDICHTUNG

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

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

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

ZUSAMMENFASSENDE FORDERUNGSKATALOG DER STADT EM-MERICH AM RHEIN

1. Betrachtung des Schutzgutes Mensch mit vorrangiger Intensität und Würdigung gegenüber dem 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. Vermeidung von baubedingten Beeinträchtigungen auf das unabdingbare Maß
5. Beweissicherung an städt. Liegenschaften sowie Denkmälern vor Beginn der Baumaßnahmen
6. Ausreichend städtebaulich angepasster aktiver Schallschutz (auch Körperschall) sowie Erschütterungsschutz
7. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert für alle drei Gleise im Bereich Emmerich und Hüthum den optimalen Erschütterungsschutz in Form des vorgenannten ‚Grötz-Systems‘, bestehend aus einem massiven Betontrog sowie einer Unterschottermatte.
8. Sicherheit der Kommunen bei der Finanzierung der Ersatzbauwerke
9. Klare Definition der konsensualen 100 % Finanzierung der Bahnübergänge
10. Ein ausreichendes Sicherheitskonzept
11. Maximale Festschreibung der Zugbewegungen auf der Strecke in Anbetracht der unterschiedlichen Zugzahlen von niederländischer und deutscher Seite sowie Festschreibung der max. Zuglängen auf 700 m
12. Erstellung des Lärmschutzkonzeptes ohne Anwendung des Schienenbonus.
13. Nachweisführung zur Effizienz des erstellten Lärmschutzes (Vorlage der Prüfungsprotokolle BÜG bei der Kommune, Abstimmung der Nachbearbeitung der Gleisanlagen, etc.)
14. 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..
15. Der Güterverkehr darf den Personennahverkehr nicht negativ beeinflussen.

16. Die Einheitlichkeit des Planfeststellungsverfahrens beinhaltet, dass der Abschnitt 3.4 nicht in verschiedene Abschnitte aufgeteilt werden darf. Somit darf der Bahnhofsbereich nicht gesondert betrachtet werden und muss lärmtechnisch genauso berücksichtigt werden wie der gesamte PFA 3.4. Folglich benötigt die Bahnhofsumgebung passiven und aktiven Lärmschutz für die Bewohner.

1 ERLÄUTERUNGSBERICHT

Allgemeiner Teil

1.1 Grundlagen der Planung

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

Im Einzelnen:

1. Auf S. 11 unter Punkt 1.2 ‚Ausgangssituation und verkehrliche Zielsetzung‘ wird ausführlich auf die Bedeutung der Strecke für den internationalen Verkehr eingegangen. Jedoch erfüllt die Strecke nach Ansicht der DB-AG, Zitat:“ überwiegend Aufgaben des Güterverkehrs“. Diese Darstellung ist nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein nicht korrekt. Diese Strecke hat seit ihrem Bestehen in erster Linie eine existentielle Bedeutung für den lokalen und regionalen Personenverkehr, da sie bislang die Anbindung der Siedlungsschwerpunkte hier am Niederrhein an die Arbeitsplätze im benachbarten Ballungsraum Ruhrgebiet sicherstellt. Darüber hinaus hatte sie bis zum Jahr 2000 auch eine Bedeutung für den internationalen Personenfernverkehr und den grenznahen Pendlerverkehr, da 10 Intercityzüge und 2 D-Züge in Emmerich am Rhein hielten, die auch eine schnelle Verbindung in die Niederlande und die Randstad darstellten. Zukünftig (2017) wird ein hier verkehrender Regionalschnellzug in gleicher Qualität bis in die Niederlande nach Arnheim durchgebunden, um den rechtsrheinischen Niederrhein über die Grenze hinweg wieder international anzubinden und hier keine nationale, verkehrliche Sackgasse entstehen zu lassen. Angesichts dieser bislang deutlich vorherrschenden und zukünftig noch auszubauenen Bedeutung dieser Linie für den Personenverkehr, ist mit dem künftigen Ausbau dieser Strecke zu einer Gütermagistrale ein Nutzungskonflikt vorprogrammiert. Die Stadt Emmerich am Rhein befürchtet, dass mit dem Vorrang, den die europäische Gesetzgebung Güterverkehren auf den Haupttransportkorridoren Europas eingeräumt hat gegenüber den Personenverkehren, diese hier im Grenzraum zukünftig vor allem, wenn es sich um lokale Personenverkehre handelt, eingeschränkt werden

könnten. Daher fordert die Stadt Emmerich am Rhein, dass das derzeitige, stündliche Nahverkehrsangebot auf der Schiene einschließlich der Verdichterzüge zu den Pendlerzeiten in Tagesrandlage bestehen bleibt, grenzüberschreitend ausgebaut wird und dafür die notwendigen Trassenkontingente gesichert werden, anstatt dass der ÖPNV durch eine starke Frequentierung von Güterzügen verdrängt wird.

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

2. Auf S.15 unter Pkt. 1.3 ‚Grundlagen der Planung‘ gehen die Planunterlagen zwar auf das Übereinkommen von Warnemünde von 1992 ein, ohne jedoch zu erwähnen, dass ursprünglich die Bypässe über Oldenzaal / Bad Bentheim und Venlo fester Bestandteil dieses Übereinkommens waren, die dann von den Niederländern in den 1990er Jahren aufgegeben wurden. Die Aufgabe dieser Bypässe hat zu einer Bündelung der Güterverkehre auf die Hauptstrecke beigetragen und das zu Lasten der betroffenen Anliegergemeinden; das war nicht Tenor des Vertrages und ist somit nicht akzeptabel.

3. Unter demselben Punkt wird die ‚Vereinbarung über die Planung und die Finanzierungsaufteilung‘ vom 06.06.2002 angesprochen. Erwähnt werden sollten in diesem Zusammenhang die einzelnen Ausbaustufen, die nach der erforderlichen Planung zuerst Lärmschutz an geeigneten Streckenabschnitten, dann die Realisierung der Blockverdichtung und zuletzt die Anlage eines 3. Gleises vorsieht. Der vorgezogene aktive Lärmschutz wird von der Stadt Emmerich am Rhein auch in der Ortslage Emmerich und Hüthum gefordert, da wo die Anlage des 3. Gleises dies zulässt.

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

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

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

Vor diesem Hintergrund erhebt die Stadt Emmerich am Rhein die Forderung, dass für die Strecke mit dem dreigleisigen Ausbau eine Kapazitätsobergrenze festgeschrieben wird, die bewirkt, dass bei Erreichen der prognostizierten 183 Güterzüge pro Tag keine weitere 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-h Zählungen der Stadt Emmerich am Rhein aus den Jahren 1999, 2001, 2002, 2005, 2010 und 2013 belegen, dass sich die Zahl der Containerauflieger und Massengutwaggons im Zeitraum 2005 bis 2013 weit mehr als verdoppelt hat (von 1.254 auf 3.123 Einheiten), während sich gleichzeitig die Anzahl der Kesselwagen (zum großen Teil mit Gefahrgütern) knapp verfünffacht hat (von 108 auf 527 Kesselwagen). Das macht sich auch in der Länge der Züge bemerkbar, die durchschnittlich mit 42-44 Waggons derzeit schon eine Länge von 700 m, demnächst vielleicht von 1.000 m erreichen. Beides, die zunehmende Zuglänge und die steigende Anzahl von Gefahrguttransporten, löst Probleme im Rettungs- und Katastrophenfall aus, die durch die Feuerwehren entlang der Strecke umso weniger beherrschbar werden, wie die Bahn bislang keine tauglichen Einsatzpläne vorgelegt hat, wie im Ernstfall vorgegangen werden kann. Näheres dazu im Kapitel 3 Sicherheitskonzept, Zuwegungskonzept für Rettungseinsätze (Bezug: Anlage 3.4, Ordner 1; Anlage 8.6, Ordner 2).

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

Weiterhin hält sich die Deutsche Bahn AG die Option offen, innerhalb des Prognosehorizontes eine Geschwindigkeitserhöhung für den Personenfernverkehr auf 200 km/h in Betracht zu ziehen. Auch dies wirkt sich im Zweifel durch größere Blockabstände vermindern auf den Personennahverkehr aus. Schall- und Erschütterungsgutachten sollen angeblich diese mögliche Geschwindigkeitserhöhung in ihren Auswirkungen bereits berücksichtigen. Während im Erläuterungsbericht Schall (Ordner 1, Anlage 2) auf allen drei Gleisen grundsätzlich von 160 km/h ausgegangen wird, werden in den Tabellen der Emissionspegel auf S. 19 des Erläuterungsberichtes Schall

(der Anlage 13.1 in Ordner 15) für alle anderen Zugarten außer Regionalexpresszügen und ICE's niedrigere Streckengeschwindigkeiten angegeben. Mit Blick auf das Emissionsverhalten möchte die Stadt Emmerich am Rhein wissen, ob für die Zukunft sichergestellt ist, dass Güterzüge nicht schneller fahren werden als 100 – 120 km/h. Auch unter 14.1 'Erläuterungsbericht Erschütterungen' geht weder das zugrunde gelegte Betriebsprogramm für die Prognose-Nullfall-Berechnung noch das Betriebsprogramm 'Prognose 2025' davon aus, dass hier eine Geschwindigkeit von 200 km/h zugrunde gelegt worden wäre. Im Übrigen ist die Stadt Emmerich am Rhein der Ansicht, dass das laufende Planfeststellungsverfahren die Bahn nur zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h legitimiert. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h macht u.E. gerade im Hinblick auf die angeblich hier schon mitbetrachteten Emissionen ein erneutes Planverfahren mit der Darstellung der daraus resultierenden Lärm- und Erschütterungswirkungen erforderlich. Auf die Folgen einer Geschwindigkeitsanhebung für die Ortsteile Emmerich und Hüthum 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 diesen 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.

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

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 Hüthum 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 Überholgleise 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 und Unterhaltung (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 zu bewerten ist.

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. In Kap. 4 'Umweltauswirkungendes Vorhabens' (S. 28 – 34) des allgemeinen Teils des Erläuterungsberichtes werden Instrumente vorgestellt und beschrieben wie die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP), der Artenschutzfachbeitrag, die Untersuchung zur NATURA 2000 – Verträglichkeit sowie die Aspekte zum Immissionsschutz (inkl. Elektromagnetische Felder und Feinstäube). Dazu werden die inhaltlichen Bedenken in den fachspezifischen Teilen 6 - 11 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

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

18. In Kap. 6 des Erläuterungsberichtes geht der Vorhabenträger Bahn darauf ein, warum das dritte Gleis seine Lage (bahnrechts – bahnlinks) im Laufe des Planfeststellungsabschnittes ändert. Im Anschluss geht er auf die baulichen Maßnahmen, die Streckenausrüstung sowie das Massenkonzentrat ein.

19. Unter Kap. 6.3 Bestehende Planungen Dritter wird erläutert, dass das Baurecht für den Kreisverkehrknoten durch ein separates Planfeststellungsverfahren angestrebt wird, korrekt müsste es heißen Bebauungsplanverfahren.

20. Zu Kap. 7.1 – 7.4 der aufgelisteten, die Bahnstrecke kreuzenden, Bauwerke wird auf den Abschnitt 1.3 der Stellungnahme verwiesen.

21. Zu Kap. 7.6 Entwässerung wird auf die Abschnitte 1.3 + 1.5 der Stellungnahme verwiesen.

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

23. Zu Kap. 9 Massenkonzentrat wird auf die Abschnitte 2.3 der Stellungnahme verwiesen.

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

25. Zu Kap. 11 der Planunterlagen („Umweltauswirkungen“, S. 68-110) werden die inhaltlichen Bedenken in Teil 8 der städtischen Stellungnahme zur UVS vorgetragen.

26. Zu Kap. 12 der Planunterlagen („Schall und Erschütterungen“, S. 111-116) werden die inhaltlichen Bedenken in den Teilen 6 + 7 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

27. Zu Kap. 13 der Planunterlagen („Landschaftspflegerischer Begleitplan“, S. 117-125) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 9 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

28. Zu Kap. 14 der Planunterlagen („Artenschutz“, S. 126-134) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 10 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

29. Zu Kap. 15 der Planunterlagen („Natura-2000-Gebiete“, S. 135-136) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 11 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

30. Zu Kap. 16 und 17 der Planunterlagen („Baugrund, Hydrogeologie, Durchführung der Baumaßnahme“, S. 137-141) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 1.5 und 2 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

31. Zu Kap. 18 der Planunterlagen („Gründerwerb“, S. 143-144) werden die inhaltlichen Bedenken im Teil 4 der städtischen Stellungnahme vorgetragen.

1.2 Finanzierung

Unsicherheit der Kommunen

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

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

Bei idealisierter Annahme einer Umsetzung entsprechend den Planfeststellungsunterlagen ergibt sich, unter Berücksichtigung der aktuell vorliegenden Kostenschätzungen (2009/2011), ein Betrag von ca. 50,8 Mio. € für den PFA 3.4.

Dieser Betrag ist nach § 13 EKrG auf die Beteiligten (DB AG / Stadt Emmerich am Rhein) sowie den Bund in Form von Dritteln aufzuteilen. Das daraus resultierende, für die Stadt verbleibende, Kostendrittel beträgt 16,9 Mio. €.

Auch unter Berücksichtigung einer 75 % Förderung dieses Drittels auf Grundlage der Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau NRW (FöRi-komm-Str) würde für die Stadt Emmerich am Rhein noch ein 25%-iger Eigenanteil in Höhe von 4,2 Mio. € verbleiben. Dieser Anteil wird bei Berücksichtigung nicht kreuzungsbedingter Kosten in Form von städtischen Minimalforderungen nach Verkehrssicherheit, städtebaulicher Ausgewogenheit und Beibehaltung der bestehenden Verkehrsbeziehungen vermutlich noch deutlich ansteigen.

Die Eigenanteile der Abschnitte 3.3 (Praest - Vrsasselt) + 3.5 (Hüthum-Elten) werden voraussichtlich in nahezu gleicher Größenordnung liegen.

Dies kann nicht durch den städtischen Haushalt finanziert werden.

Von Seiten der damaligen Verkehrsminister NRW Lienenkämper (Schreiben vom 01.04.2010) und Voigtsberger (03.05.2012) wurde den Kommunen zugesagt, dass das Land NRW die kommunalen Anteile bei den Beseitigungen der Bahnübergänge wegen der überragenden überregionalen Bedeutung der Gesamtmaßnahme zu 100% übernimmt. Dieser Wille wurde ebenfalls im Koalitionsvertrag zwischen der

SPD - Bündnis90/Die Grünen bekundet und auch durch ein Schreiben des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW am 19.03.2014 nochmals bekräftigt. Auch das Land NRW als Zuschussgeber hat mit Schreiben vom 07.05.2014 die beabsichtigte 100 % Förderung bestätigt (siehe Anlage 01-04).

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

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

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

Definition der konsensualen 100 % Finanzierungen der Bahnübergänge

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

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

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

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

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

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

- Es muss Rechtssicherheit gewährleistet werden, dass die Kosten der Gemeinde nach § 5 EKrG unmittelbar durch Förder- oder Ausgleichsregelungen (vom Bund oder Land NRW) ausgeglichen werden, ohne dass die Stadt in Vorleistung gehen muss.

Erläuterungen zum Planfeststellungsabschnitt 3.4

1.3 Bauliche Maßnahmen

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

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

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat in seinen Sitzungen am 03.02.2009, 31.05.2011 und 03.07.2012 für den PFA 3.4 nachfolgendes BÜ-Beseitigungskonzept beschlossen.

Es sieht folgende Maßnahmen an den derzeitigen Bahnübergängen vor:

- Ersatzloser Rückbau des BÜ Jahnstraße
- anstelle des BÜ Löwentor eine Eisenbahnüberführung (EÜ) ohne Nebenanlagen sowie eine separate Fuß- und Radwegeunterführung (EÜ-F) am derzeit bestehenden BÜ-Löwentor
- anstelle des BÜ 's-Heerenberger Straße eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung für Pkw und Busse (EÜ-Pkw) mit Nebenanlagen im jetzigen Verlauf
- anstelle des BÜ Borgheeser Weg eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung für Pkw und Busse (EÜ-Pkw) mit Nebenanlagen im jetzigen Verlauf
- anstelle des BÜ Felix-Lensing-Straße die Felix-Lensing-Straße als bahnnahen/ bahnparallelen Seitenwegen mit einseitigem gemeinsamen Geh-, Radweg und Anschluss an den Iltisweg

BÜ Jahnstraße 58,681 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der zu beseitigende BÜ Jahnstraße befindet sich im Osten Emmerichs. Westlich davon liegt die EÜ Weseler Straße (L90). Das Öffnen der Bahnschranken wird zurzeit über eine Anforderungstaste vor Ort beim Stellwerk bestellt.

Der Übergang dient der Landwirtschaft als auch dem Freizeitverkehr als Verbindung in das Naturschutzgebiet Hetter.

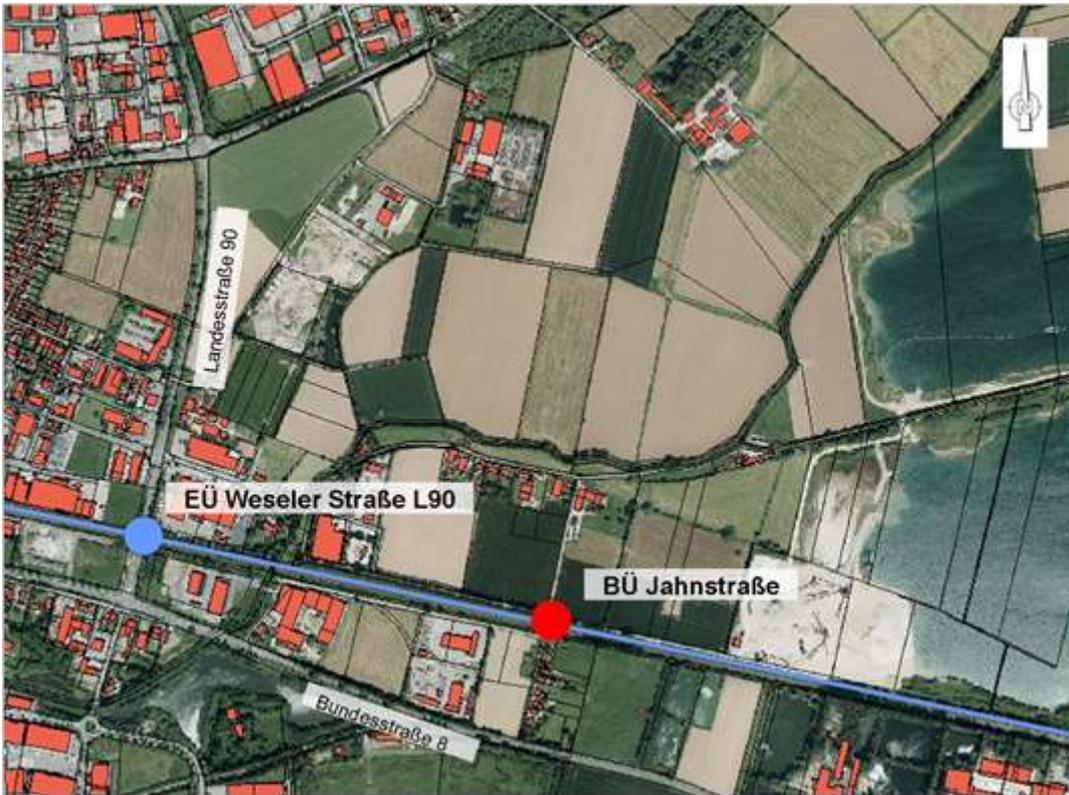


Abbildung 1 Luftbildausschnitt Emmerich am Rhein – Ost

Planungen der DB AG

Der Bahnübergang wird ohne unmittelbaren Kreuzungersatz geschlossen. Die nächsten Kreuzungsmöglichkeiten befinden sich in 765 m (EÜ Weseler Straße) bzw. 1.941 m (EÜ Broichstraße).

Beschlusslage der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 03.02.2009 die ersatzlose Schließung des Bahnüberganges Jahnstraße beschlossen.

Fazit

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

BÜ Am Löwentor 61,389 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der zu beseitigende BÜ Am Löwentor befindet sich im Zentrum Emmerichs. Er dient als Hauptverbindung zwischen den nördlich der Gleisanlagen befindlichen Wohngebieten und der südlich, zwischen dem Rhein und den Gleisen, bestehenden Innenstadt als Versorgungszentrum. Südlich befindet sich ebenfalls der Bahnhof Emmerich sowie der Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) (siehe Anlage 05).

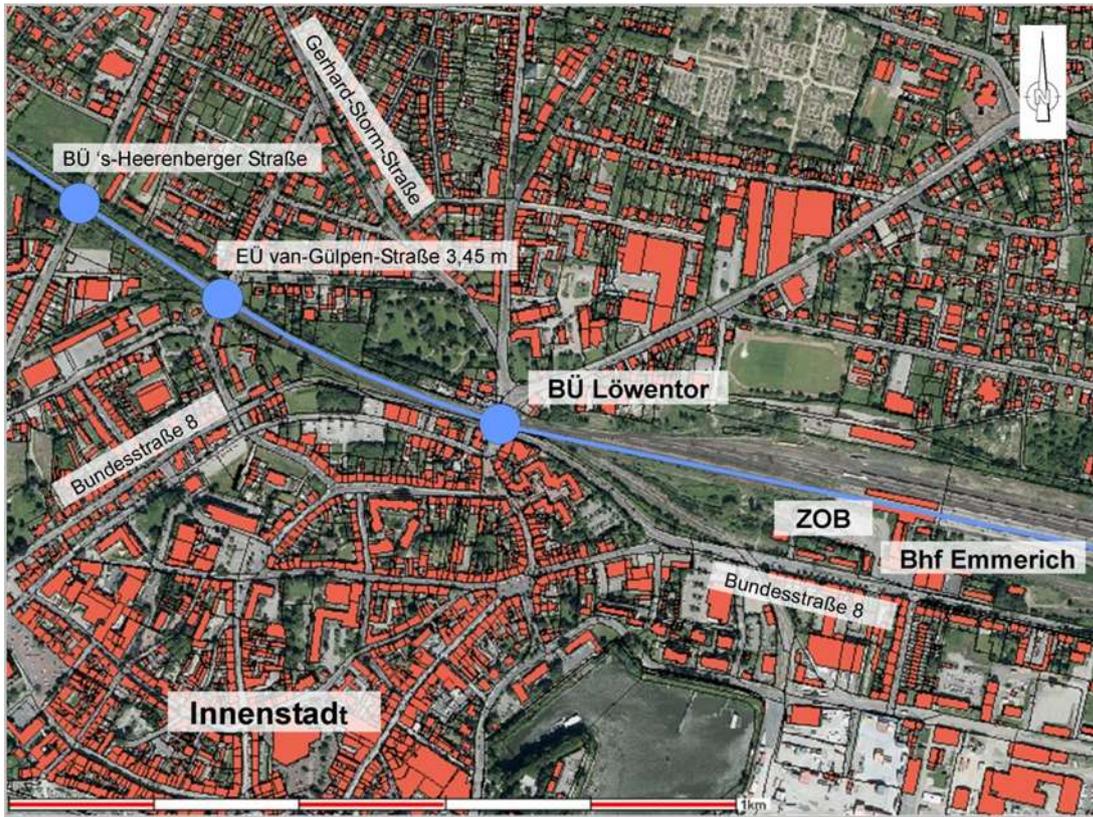


Abbildung 2 Luftbildauszug Emmerich Innenstadt

Planung der DB AG

Die Planungen sehen die Aufhebung des BÜ und als Ersatzmaßnahme die Errichtung einer EÜ (61,289) für den Kfz-Verkehr sowie eine separate Eisenbahnüberführung für Radfahrer und Fußgänger (61,394) vor (siehe Abbildung 3).

Die EÜ für Kfz verläuft als Verlängerung der Gerhard-Storm-Straße unterhalb der Gleise. Sie erhält keine Nebenanlagen in Form von Rad-, Gehwegen, jedoch beidseitig Notwege. Die Wegebeziehung schließt an einen neu zu errichtenden Kreisverkehr im Bereich der Straßen Ostwall (B8) / Bahnhofstraße (B8) / Mennonitenstraße und

Hafenstraße an. Für diesen Kreisverkehr wird das Baurecht mittels eines Bebauungsplanes erwirkt.

Die EÜ-F beginnt im Kreuzungsbereich Gerhard-Storm-Straße / Am Löwentor und endet im Platz Größer Löwe. Sie hat eine Breite von 6,00 m und wird behindertengerecht errichtet.

Die Notwendigkeit dieser im jetzigen Verlauf des BÜ geplanten EÜ-F wurde durch Verkehrserhebungen nachgewiesen (s. Anlage 05). Diese haben belegt, dass an dieser Stelle täglich ca. 3000 Radfahrer und Fußgänger queren, um in die Innenstadt bzw. zu den Wohnbereichen zu gelangen. Der geplante Standort trägt somit der Wegebeziehung Rechnung.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit, im Besonderen der Schulwegsicherung und der kürzeren Strecke im Vergleich zu Nebenanlagen in der EÜ, ist dies ein wichtiger Baustein bei der Akzeptanz der Ersatzmaßnahmen.

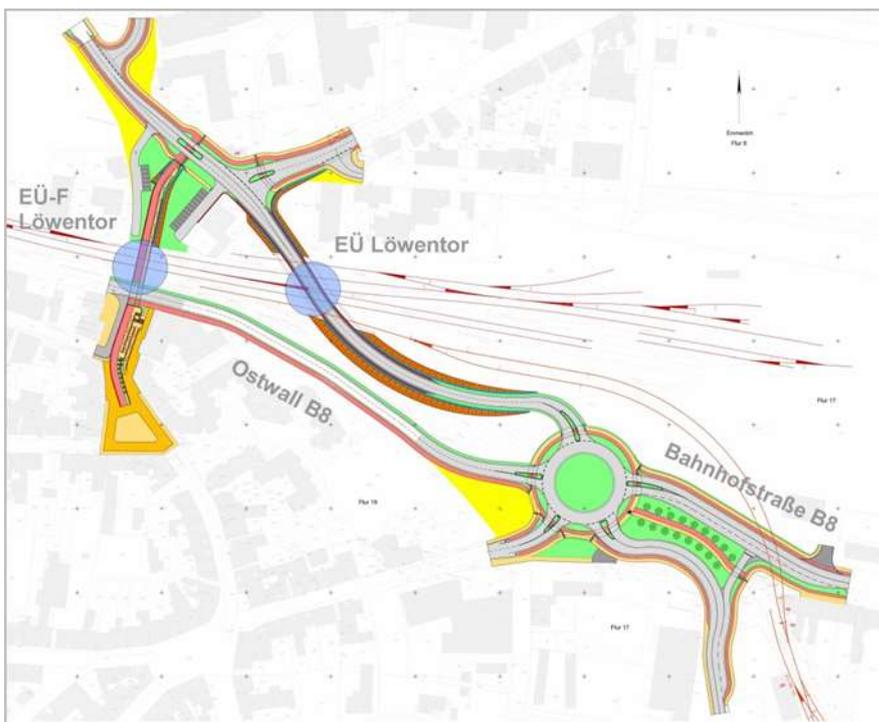


Abbildung 3 Auszug aus Übersichtsplan Ing. Büro Kottowski

Beschlusslage der Stadt Emmerich am Rhein

Forderung der Stadt Emmerich am Rhein war es, die ohne Nebenanlagen geplante Eisenbahnüberführung mit zumindest einem einseitigen Geh-, Radweg zu versehen.

Hierzu fanden diverse Gespräche und Schriftverkehr mit den entsprechenden Ministerien, der Bezirksregierung Düsseldorf und der Deutsche Bahn AG statt. Es wurden verschiedenste Konstruktionsmodelle und deren Auswirkung in den Punkten Kreuzungsbedingtheit, Förderfähigkeit und Finanzierbarkeit betrachtet.

Als Ergebnis musste jedoch widerstrebend zur Kenntnis genommen werden, dass die gewünschte Nebenanlage ein nicht kreuzungsbedingter Bestandteil gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) ist und nicht durch den Bund und die DB AG mitgetragen würde.

Eine alleinige Finanzierbarkeit durch die Stadt Emmerich ist in Anbetracht der aktuellen Haushaltslage, auch vor dem Hintergrund der gesamten ABS 46/2, nicht möglich.

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 31.05.2011 die Einbringung des 5-armigen Kreisverkehrs mit Eisenbahnüberführung ohne Nebenanlagen und einer separaten Geh- und Radwegeüberführung in das Planfeststellungsverfahren beschlossen.

Fazit

Bezüglich der Aufhebung des BÜ Löwentor und Errichtung zweier Ersatzbauwerke (EÜ + EÜ-F) besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein Konsens.

Die Stadt Emmerich am Rhein ist bestrebt den öffentlichen Raum behindertengerecht, angsttraumfrei und mit einem hohen Maß an sozialer Sicherheit zu gestalten.

Hierzu zählt, dass sie sich nicht auf die üblichen Standardmindestmaße baulicher Anlagen beschränkt, sondern hier Einsehbarkeit, ausreichend große Dimensionierungen, Übersichtlichkeit und Akzeptanz durch die Bevölkerung einfordert (Anlage 06).

Die Planung von Geh-, Radwegunterführungen im öffentlichen Raum unterliegen hierbei den nachfolgend aufgelisteten Anforderungen.

- *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*

6.1.8.8 Unter- und Überführungen (expl.)

Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer haben mindestens 2,50 m lichte Höhe (anzustreben sind 3,00 m) und eine von Funktion und Länge abhängige Breite.

Länge	Lichte Breite (Mindestbreite)
kurze Unterführungen für Fußgänger für Fußgänger und Radfahrer	3,00 m 4,00 m
bis etwa 15 m lange Unterführungen	5,00 m
längere Unterführungen	6,00 m

Das Verhältnis zwischen Breite und Länge soll unabhängig von diesen Maßen nach Möglichkeit nicht kleiner als 1:4 sein.

- *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)*

3.3.7.1 Über- und Unterführungen (expl.)

Für gemeinsame Rad-/Gehwege soll die Mindestbreite 4,00 m betragen, wobei sich eine Trennung der Flächen durch Markierung oder unterschiedliche Beläge empfiehlt. Bei längeren Unterführungen (> 15 m) sind entsprechend größere Breiten zu wählen.

Anzustreben ist eine lichte Höhe von 3,00 m. Als Mindesthöhe sind 2,50 m einzuhalten.

- *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*

5.3 Unter- und Überführungen (expl.)

Die Breite von Unterführungen soll mit zunehmender Länge der Unterführung größer werden, um so bei den Benutzern kein Gefühl der Enge aufkommen zu lassen. Bis zu einer Länge von 15 m gilt für die Breite ein Richtwert von 5,00 m, bei größeren Längen sollte das Verhältnis zwischen Breite und Länge nach Möglichkeit nicht kleiner als 1:4 sein (bei Unterführungen für Fußgänger- und Radverkehr).

Die Mindesthöhe von Unterführungen beträgt 2,50 m, anzustreben sind 3,00 m.

Nach aktuellen Planungen der DB AG hat die Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ-F) folgende Abmessungen:

Breite : 6,00 m

Höhe : 2,50 m

Länge (Tunnel) : 37,50 m

Unter Berücksichtigung der vorgezeigten Richtlinien und Empfehlungen sind jedoch folgende Abmessungen anzustreben:

Breite : 9,38 m (37,50 m: 4 entspr. Verhältnis 1:4)

Höhe : 3,00 m

Erst die Verwendung dieser Maße erfüllt alle Anforderungen und garantiert soziale Sicherheit, angstfreie Räume und unterstützt die Akzeptanz in der Bevölkerung.

Auch vor dem Hintergrund der Förderfähigkeit und Richtlinienkonformität sind die genannten Abmessungen zu berücksichtigen.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher, die vorgelegte Planung in den Abmessungen der EÜ-F zu überarbeiten und die genannten Regelwerke anzuwenden.

BÜ 's-Heerenberger Straße 62,044 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Die 's-Heerenberger Straße ist eine verkehrswichtige innerörtliche Straße.

Sie dient vom Nordosten aus Fahrtrichtung der Autobahn 3 kommend als Einfallstraße in die Innenstadt. Gleiches gilt für die dort vorhandene Wohnbebauung sowie die Ortsteile Borghees und Oberhüthum.

Im Stadtbereich dient sie als innerörtliche Verbindungsstraße. In unmittelbarer Nähe zu ihr liegen zwei Schulen, sodass sie auch Teil des Schulweges ist.

In den Jahren 2003/2004 wurde die Straße zwischen der Klever Straße B220 und der Eltener Straße B8 mit Fördermitteln nach GVFG ausgebaut. Beidseitig erhielt sie getrennte Geh-, Radwege.

Der Teilbereich zwischen den Straßen Windmühlenweg und An der Fulkskuhle wurde aufgrund des Wissens um ein zukünftiges Überführungsbauwerk ausgelassen.



Abbildung 4 Luftbildausschnitt Emmerich

Planung der DB AG

Bauwerk Höhe

Die DB AG plant zur Aufhebung des Bahnüberganges 's-Heerenberger Straße ein Überführungsbauwerk mit einer lichten Höhe von 3,25 m sowie Nebenanlagen in Form von beidseitigen Gehwegen.

Bauwerk Verlauf

Der Straßentrog verläuft nicht gradlinig, sondern in einem Kreuzungswinkel von 78,6 gon. Sie verläuft teilweise über Privatflächen.

Um die Erreichbarkeit der Häuser Nr. 41 + 43 zu gewährleisten ist eine Zufahrt mit abschließendem Wendehammer auf dem Flurstück 381 geplant.

Seufzer Allee

Die gemeindliche Straße Seufzer Allee wird Sackgasse. Sie wird als Einbahnstraße nur für Anlieger, Rettungsdienste und Ver-, Entsorgungsfahrzeuge parallel der Häuser 58, 58a+b geführt und stößt dann wieder auf die 's-Heerenberger Straße.

Im weiteren Verlauf der Seufzer Allee wird diese als Geh-, Radweg über das Überführungsbauwerk als Straßenüberführung geführt. Dieses Bauwerk hat eine Straßenbreite von 2,50 m sowie beidseitige Notwege.

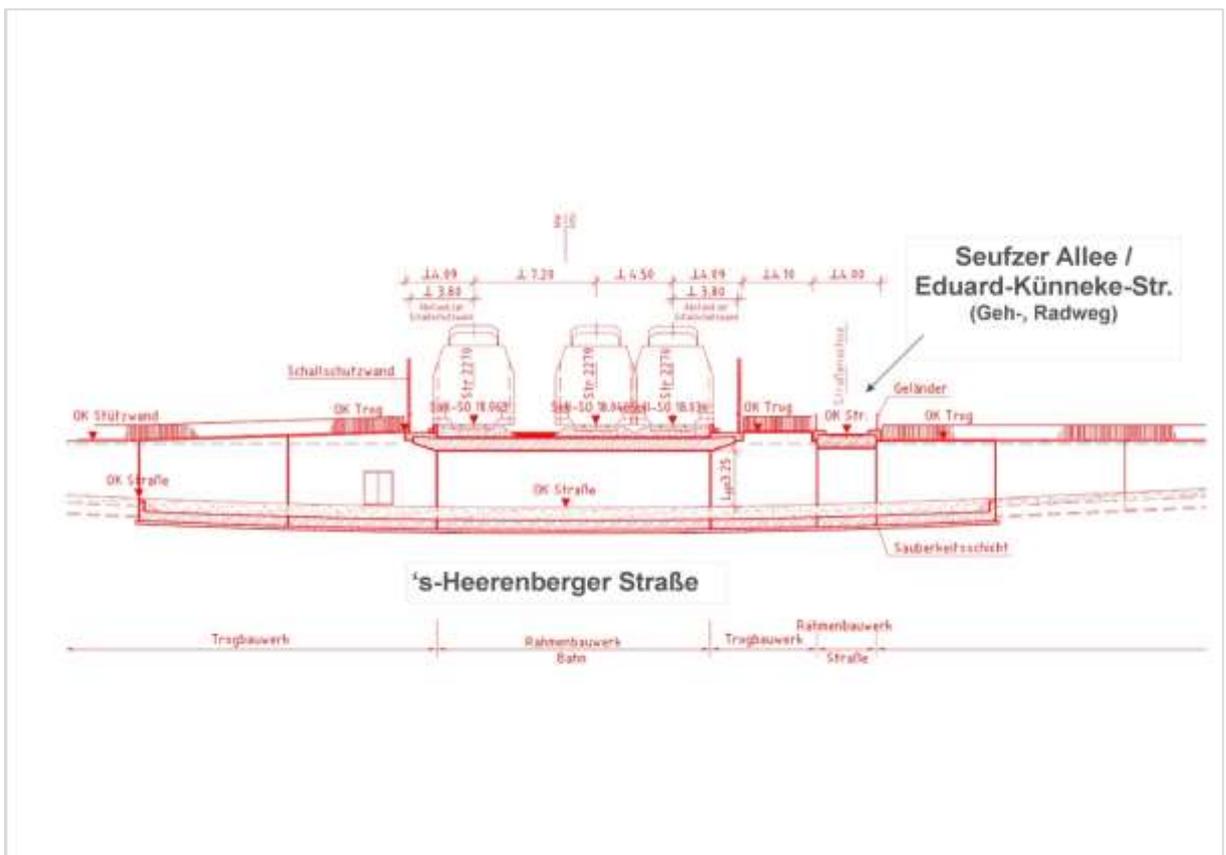


Abbildung 5 Auszug aus dem Bauwerksplan der DB AG

Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt der Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges 's-Heerenberger Straße in Form einer Eisenbahnüberführung (EÜ-Pkw) sowie einer zusätzlichen Überführung im Verlauf der Seufzer Allee grundsätzlich zu.

Bauwerk Höhe + Verlauf

Sie sieht in Ihrer Konzeption jedoch einen gradlinigen Verlauf des Trogbauwerkes ausschließlich auf öffentlicher Fläche vor, dieses Bauwerk hat eine lichte Höhe von 3,45 m.

Die beidseitigen Nebenanlagen der Überführung sind als getrennte Geh-, Radwege auszubauen.

Die Erreichbarkeit der Grundstücke Haus-Nr. 41 + 43 erfolgt über das städt. Flurstück 260, welches auf dem Bremer Weg mündet. Dies ist im nachfolgenden Plan-ausschnitt dargestellt. Die gelb unterlegten Flächen bezeichnen städt. Grundstücke.



Abbildung 6 Ausschnitt DB-Planung (links) und Planung Stadt Emmerich am Rhein Neue Erschließung Haus-Nr. 41 + 43 (rechts)

Seufzer Allee

Die Seufzer Allee wird in einer Breite von 5,50 m über das Überführungsbauwerk 's-Heerenberger Straße hinweg geführt und verläuft auf der Eduard-Künneke-Straße in den Hekerenfelder Weg hinein.

Parallel zu den Häusern 58, 58a+b wird eine Einbahnstraße nur für Anlieger, Rettungsdienste und Ver-, Entsorgungsfahrzeuge geführt, diese stößt wieder auf die 's-Heerenberger Straße.

Abwägung

Bauwerk Höhe

Wichtige innerörtliche Straßen, wie die als solche geförderte 's-Heerenberger Straße, dienen nicht nur z. B. der Verbindung der Wohnbebauung mit den jeweiligen Zentren oder Gewerbebereichen und den Stadtteilen untereinander. Eine wichtige Aufgabe ist es auch, die Erreichbarkeit aller Stadtteile für Rettungsdienste und den öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten.

Die Querungsmöglichkeit für Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes stellen eine wesentliche Grundlage in der Brandschutzbedarfsplanung der Stadt und in der Notfallmedizinischen Versorgung der Bevölkerung dar.

Die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Emmerich am Rhein ist in vier Löschzügen (LZ) organisiert. Die Gerätehäuser der LZ Vrsasselt und Hüthum liegen auf der südlichen Bahnseite, die Feuerwache des LZ Stadt und das Gerätehaus des LZ Elten, auf der nördlichen Bahnseite. Die Ausrückebereiche aller vier Löschzüge umfassen jeweils auch die andere Bahnseite und können ausgleichend nicht durch die jeweils auf der anderen Seite der Bahnlinie gelegenen Löschzüge unter Einhaltung der Schutzziele, angefahren werden. Hier werden die Anfahrzeiten deutlich überschritten und die Einhaltung der Hilfsfristen ist nicht möglich.

Gleiches gilt für den Regelrettungsdienst des Kreises Kleve. In diesem Fall ist die Lage der Rettungswache Emmerich am Rhein (Nähe EÜ van-Gülpen-Straße.) nicht grundsätzlich als Ausgangspunkt des Einsatzes anzunehmen. Durch ein hohes Einsatzaufkommen und anfallende Paralleleinsätze, werden hier die Rettungsmittel auch aus den Nachbarwachen Rees und Kleve regelmäßig mit eingesetzt. Da es auch in diesem Fall wahrscheinlich ist, dass nicht die jeweilige Rettungswache Ausgangsort des Einsatzes ist, besteht hier aufgrund der hohen Einsatzzahlen eine noch größere Notwendigkeit, die Bahnlinie an möglichst vielen, verkehrsgünstig gelegenen EÜ / SÜ queren zu können.

Die im Zuge der ABS 46/2 geplanten Durchfahrhöhen der EÜ's, insbesondere der nur durch PKW nutzbaren EÜ's, sind so auszuführen, dass diese durch die Fahrzeuge des Rettungsdienstes und der Feuerwehr ebenfalls genutzt werden können, um die Vorgaben (Brandschutzbedarfsplan / Rettungsdienstgesetz) im Hinblick auf die Eintreffzeiten / bzw. Hilfsfristen, eingehalten zu können.

Die Fahrzeughöhen der Feuerwehreinsatzfahrzeuge werden in der DIN 14 530 - 5 mit max. 3,30 m für Hilfeleistungslöschfahrzeuge HLF bzw. Löschfahrzeuge LF angegeben. Hieraus ergibt sich, dass für Feuerwehrfahrzeuge eine Durchfahrthöhe von mindestens 3,50 m gefordert wird, Bau O NRW im § 5 [2].

Basierend auf der bestehenden EÜ van-Gülpen-Straße. mit einer Durchfahrthöhe von 3,20 m (lichte Höhe 3,45), werden die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr Emmerich am Rhein nur mit einer maximalen Fahrzeughöhe von 3,20 m beschafft.

Dies ist mit einem sehr hohen (auch finanziellen) Aufwand verbunden, da es sich hierbei um eine Unterschreitungen der üblicherweise von den Herstellern angebotenen Fahrzeughöhen handelt. Eine noch weitere Unterschreitung dieser Fahrzeughöhe (3,20 m) ist nach den Erfahrungen der Fahrzeugbeschaffungen der letzten Jahre hier aus technischen wie aus finanziellen Gründen nicht mehr möglich.

Ein Einsatz, der eine überörtliche Hilfe notwendig macht, ist hinsichtlich der Anfahrten zur Einsatzstelle bzw. zu den Bereitstellungsräumen, aufwendig zu planen. Die überörtlich angeforderten Einsatzfahrzeuge (Kreise Kleve, Wesel, Feuerwehr Niederlande) entsprechen hinsichtlich der Fahrzeughöhen den Vorgaben der DIN. Der Gefahrenabwehrplan zur Betuwe-Linie sieht eine überörtliche Hilfeleistung ausdrücklich vor.

Die FORPLAN Forschungs- und Planungsgesellschaft für Rettungswesen, Brand- und Katastrophenschutz hat als Fachplaner die Einflüsse einer verminderte Durchfahrthöhe von 3,20 m auf den örtlichen Brandschutz zusammengefasst (s. auch Anlage 10):

- (1) Grundsätzlich ist die 's-Heerenberger Straße als Anfahrtsweg für die Feuerwehr auf Grund ihres geradlinigen und gut ausgebauten Charakters gegenüber der Alternative van-Gülpen-Straße zu bevorzugen.
- (2) Eine barrierefreie Nutzbarkeit der 's-Heerenberger Straße ohne niveaugleichen Bahnübergang oder höhenreduzierter Unterführung würde zu einer Verbesserung

der Eintreffzeiten der Feuerwehr und damit zu einer allgemeinen Qualitätssteigerung im Brandschutz im südlichen Bereich der Bahnstrecke führen.

(3) Eine verminderte Durchfahrts Höhe würde dazu führen, dass die geplante Unterführung mit Feuerwehrfahrzeuge nach aktuell gültigen Normen einschließlich notwendiger Hubrettungsfahrzeuge nicht durchfahren werden könnte.

(4) Hieraus folgt eine durch Umwege bedingte verlängerte Anfahrtszeit für Fahrzeuge der Feuerwehr in einigen Bereichen südlich der Bahnstrecke. Die betroffenen Gebiete in denen eine Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Hilfsfrist durch Umwege erwartungsgemäß nicht mehr möglich ist, sind in der angehängten Abbildung dargestellt.



Abbildung 7 Nicht innerhalb der Hilfsfrist erreichter Bereich (rot) durch Wegfall der Bahnquerung 's-Heerenberger Straße

Auch im Hinblick auf den Öffentlichen Personennahverkehr ist eine Erhöhung der lichten Höhe auf 3,45 m unumgänglich.

Die 's-Heerenberger Straße ist eine Hauptverkehrsstraße, deren Sinn und Zweck es u.a. ist den öffentlichen Personennahverkehr aufzunehmen. Bei Schließung dieser Quermöglichkeit für den ÖPNV, was die Folge einer Höhenreduzierung wäre, ist der Nahverkehr gezwungen Wohngebiete zu durchqueren. Dies stellt eine Gefahrenquelle dar, da Busse aufgrund ihrer kubischen Abmessungen unübersichtlich sind und ihre Fahrgeometrie betreffend große Wenderadien haben.

Bauwerk Verlauf

Verkehrswege, auch in Eisenbahnüberführungsbauwerken, sollten möglichst gradlinig verlaufen um ausreichend lange Sichtfelder (70 m bei 50 km/h) zu gewährleisten. Entsprechend RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) darf innerhalb der Sichtfelder weder die Sicht auf Kinder noch die Sicht von Kindern auf Fahrzeuge beeinträchtigt werden. Dies ist im Besonderen bei Schulwegen zu beachten.



Abbildung 8 Ausschnitt DB-Planung mit eingetragenem notwendigem Sichtfeld

Seufzer Allee

Umwege für die Bevölkerung sollten auf ein Mindestmaß, auch bei der Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen, reduziert werden.

Durch Umwege werden Wohngebiete mit zusätzlichem, nicht dort ansässigem Verkehr, belastet. Dies ist möglichst zu unterbinden.

Entwurf der DB AG

Bauwerk Höhe

Durch die Planungen der DB AG, das Bauwerk nur mit einer lichten Höhe von 3,25 m zu errichten und somit mit einer Durchfahrtshöhe von 3,00 m zu versehen, wird dem Rettungsdienst eine wesentliche Grundlage in der Brandschutzbedarfsplanung der Stadt und in der notfallmedizinischen Versorgung der Bevölkerung genommen. Überörtliche Hilfeleistungen können, aufgrund der größeren Fahrzeugabmessungen nicht in Anspruch genommen werden. Eintreffzeiten und Hilfsfristen sind nicht mehr einzuhalten. Der ÖPNV wird durch die angrenzenden Wohngebiete geleitet.

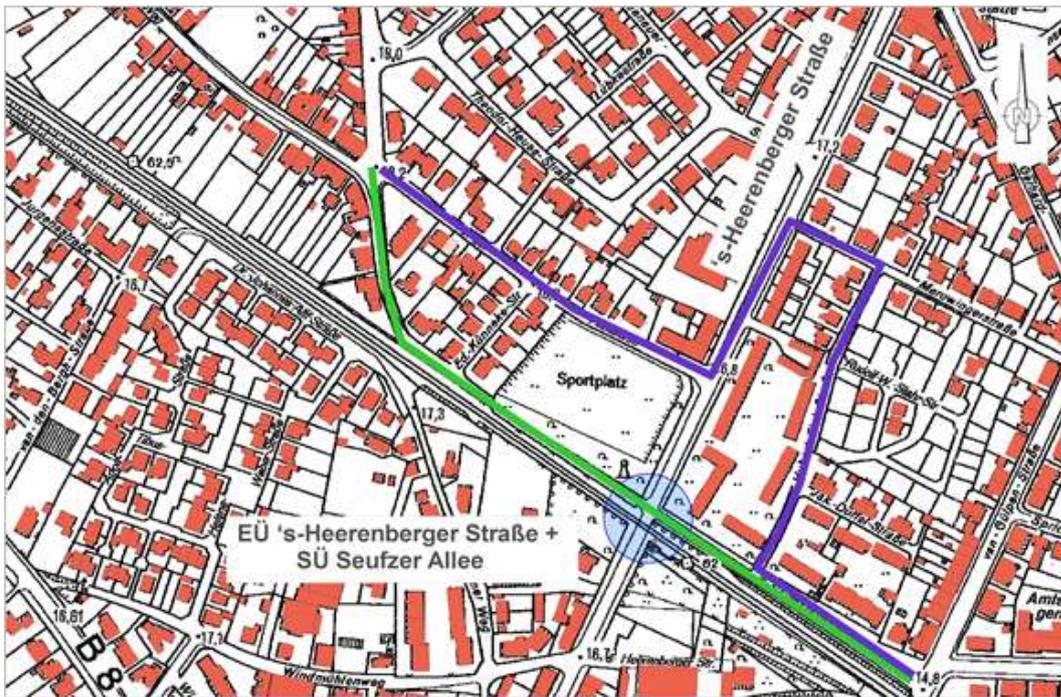
Bauwerk Verlauf

Durch die Verwindung sowie die Längsneigung der Straße im Bauwerk sind die Sichtfelder nicht gewährleistet.

Seufzer Allee

Die Reduzierung der Straße auf den Status eines Geh-, Radweges hätte Umleitungsverkehre zur Folge.

Bestehende gleisparallele Verkehre nördlich der Gleise in Ost-West-Richtung würden sich nach dem Prinzip des kürzesten Weges verhalten und durch die dicht besiedelten Wohngebiete Merowinger Straße / Hubert-Fink-Straße in Richtung Osten bzw. Westen ein und ausfahren.



- Umleitungsstrecke durch Wohngebiete bei SÜ Geh-,Radweg
- Direkte Wegeverbindung bei SÜ-Pkw

Abbildung 9 Ausschnitt DGK 5

Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein

Bauwerk Höhe

Das Konzept der Stadt Emmerich am Rhein zieht eine lichte Höhe des Überführungsbauwerkes von 3,45 m, bei einer Durchfahrtshöhe von 3,25 m vor.

Dies entspricht den Forderungen des Rettungsdienstes, der dies als eine wesentliche Grundlage in der Brandschutzbedarfsplanung der Stadt und in der notfallmedizinischen Versorgung der Bevölkerung sieht.

Überörtliche Hilfeleistungen, die der Gefahrenabwehrplan zur Betuwe-Linie ausdrücklich vorsieht, können in Anspruch genommen werden. Eintreffzeiten und Hilfsfristen können nunmehr eingehalten werden.

Der ÖPNV verbleibt auf seiner jetzigen Routenführung und ist nicht gezwungen durch angrenzende Wohngebiete zu fahren. Mit der DB AG besteht grundsätzliche Übereinstimmung bezüglich der Machbarkeit dieser Eisenbahnüberführung mit einer lichten Höhe von 3,45 m.

Bauwerk Lage

Das Konzept der Stadt Emmerich am Rhein sieht einen gradlinigen Verlauf des Überführungsbauwerkes vor. Dies beinhaltet ausreichend große Sichtfelder, die eine, gerade auf dem Schulweg, zwingend notwendige Verkehrssicherheit darstellen.

Diese Gradlinigkeit kann durch einen Verzicht auf die Zufahrt (Bauwerk-Nr. 409) hergestellt werden. Die Anfahrbarkeit der Häuser 41 + 43 würde durch die städt. Parzelle 260 gewährleistet werden, die auf dem Bremer Weg mündet. Hier wurde bereits ein positives Vorgespräch mit den Anwohnern geführt.

Seufzer Allee

Die direkte Wegeverbindung der Seufzer Allee mit der Eduard-Künneke-Straße reduziert Umleitungsverkehr durch Wohngebiet und erhöht somit die Verkehrssicherheit.

Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Konzeption der Stadt Emmerich am Rhein ein Bauwerk vorsieht, das aufgrund seiner Höhe das Rettungswesen / ÖPNV und somit die Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung Emmerichs nicht einschränkt und durch seine Gradlinigkeit ausreichende Sichtfelder erhält, die die Verkehrssicherheit des Schulweges 's-Heerenberger Straße gewährleisten.

Hinweise der Stadt Emmerich am Rhein zur Planung:

Die Straße Ossenweg ist weder gewidmet noch befindet sie sich im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Die Fahrbahn sowie die Nebenanlagen sind bis an den Bestand aus dem Jahr 2003/2004 zu führen.

BÜ Borgheeser Weg 62,781 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Der Borgheeser Weg verbindet die Emmericher Innenstadt über die Bundesstraße 8 mit den Ortsteilen Borghees, Oberhüthum sowie dem Erholungsbereich Borgheeser Wald.

In unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang befindet sich die Sportanlage des Vereins Eintracht Emmerich 09/20. Diese beinhaltet 2 Fußballplätze sowie 6 Tennisplätze. Der Verein ist mit ca. 900 Mitgliedern bei ca. 350 Kindern der mitgliedstärkste Verein in Emmerich am Rhein.

Er befindet sich in einem durch Verkehrswege abgegrenzten Areal. Dieses wird durch die Bundesstraßen 8 und 220 sowie die Gleisanlage der DB AG und die Gemeindestraße Borgheeser Weg eingerahmt.



Abbildung 10 Luftbildausschnitt Oberhüthum

Planung der DB AG

Bauwerk

Die Planung der DB AG sieht die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges in Form einer EÜ-Pkw mit einer lichten Höhe von 3,25 m sowie einem einseitigen getrennten Geh-, Radweg vor.

Entwässerung

Die Entwässerung des Bauwerkes ist in Form einer Versickerungsmulde auf dem Gelände der Sportanlage geplant.

Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt der Planung der DB AG grundsätzlich zu.

Bauwerk

Sie sieht in ihrer Konzeption jedoch eine lichte Höhe des Bauwerkes von 3,45 m vor, dies entspricht einer Durchfahrtshöhe von 3,25 m.

Entwässerung

Die Versickerungsanlage ist nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein nördlich der Gleisanlage auf das städt. Flurstück Gem. Hüthum, Flur 6, Nr. 284 oder auf das ebenfalls städt. Grundstück Gem. Emmerich, Flur 29, Nr. 14 + 694 zu verlegen.

Sollten diese Flächen nicht den Anforderungen entsprechen, besteht die Möglichkeit das anfallende Wasser in die Mischwasserkanalisation nördlich des Bauwerkes einzuleiten.



Abbildung 11 Luftbildausschnitt Oberhüthum

Verkehr

Die Stadt Emmerich sieht am nördlichen Ende des Bauwerkes eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer vor.

Abwägung

Bauwerk

Die Querungsmöglichkeit für Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes stellen eine wesentliche Grundlage in der Brandschutzbedarfsplanung der Stadt und in der Notfallmedizinischen Versorgung der Bevölkerung dar.

Die Entfernung der EÜ Borgheeser Weg zur nächsten vollwertigen Eisenbahnüberführung beträgt jedoch 1500 bzw. 1400 m.

Die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Emmerich am Rhein ist in vier Löschzügen (LZ) organisiert. Die Gerätehäuser der LZ Vrasselt und Hüthum liegen auf der südlichen Bahnseite, die Feuerwache des LZ Stadt und das Gerätehaus des LZ Elten auf der nördlichen Bahnseite. Die Ausrückebereiche aller vier Löschzüge umfassen jeweils auch die andere Bahnseite und können ausgleichend nicht durch die jeweils auf der anderen Seite der Bahnlinie gelegenen Löschzüge unter Einhaltung der Schutzziele, angefahren werden. Hier werden die Anfahrzeiten deutlich überschritten und die Einhaltung der Hilfsfristen ist nicht möglich.

Gleiches gilt für den Regelrettungsdienst des Kreises Kleve. In diesem Fall ist die Lage der Rettungswache Emmerich am Rhein (Nähe EÜ van-Gülpen-Str.) nicht grundsätzlich als Ausgangspunkt des Einsatzes anzunehmen. Durch ein hohes Einsatzaufkommen und anfallende Paralleleinsätze, werden hier die Rettungsmittel auch aus den Nachbarwachen Rees und Kleve regelmäßig mit eingesetzt. Da es auch in diesem Fall wahrscheinlich ist, dass nicht die jeweilige Rettungswache Ausgangsort des Einsatzes ist, besteht hier aufgrund der hohen Einsatzzahlen eine noch größere Notwendigkeit, die Bahnlinie an möglichst vielen, verkehrsgünstig gelegenen EÜ / SÜ queren zu können.

Die im Zuge der ABS 46/2 geplanten Durchfahrhöhen der EÜ's, insbesondere der nur durch PKW nutzbaren EÜ's, sind so auszuführen, dass diese durch die Fahrzeuge des Rettungsdienstes und der Feuerwehr ebenfalls genutzt werden können, um die Vorgaben (Brandschutzbedarfsplan / Rettungsdienstgesetz) im Hinblick auf die Eintreffzeiten / bzw. Hilfsfristen, eingehalten zu können.

Die Fahrzeughöhen der Feuerwehreinsatzfahrzeuge werden in der DIN 14 530 - 5 mit max. 3,30 m für Hilfeleistungslöschfahrzeuge HLF bzw. Löschfahrzeuge LF angegeben. Hieraus ergibt sich, dass für Feuerwehrfahrzeuge eine Durchfahrtshöhe von mindestens 3,50 m gefordert wird, Bau O NRW im § 5 [2].

Basierend auf der bestehenden EÜ van-Gülpen-Str. mit einer Durchfahrtshöhe von 3,20 m (lichte Höhe 3,45), werden die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr Emmerich am Rhein nur mit einer maximalen Fahrzeughöhe von 3,20 m beschafft.

Dies ist mit einem sehr hohen (auch finanziellem) Aufwand verbunden, da es sich hierbei um eine Unterschreitung der üblicherweise von den Herstellern angebotenen Fahrzeughöhen handelt. Eine noch weitere Unterschreitung dieser Fahrzeughöhe (3,20 m) ist nach den Erfahrungen der Fahrzeugbeschaffungen der letzten Jahre hier aus technischen wie aus finanziellen Gründen nicht mehr möglich.

Ein Einsatz, der eine überörtliche Hilfe notwendig macht, ist hinsichtlich der Anfahrten zur Einsatzstelle bzw. zu den Bereitstellungsräumen, aufwendig zu planen. Die überörtlich angeforderten Einsatzfahrzeuge (Kreise Kleve, Wesel, Feuerwehr Niederlande) entsprechen hinsichtlich der Fahrzeughöhen den Vorgaben der DIN.

Der Gefahrenabwehrplan zur Betuwe-Linie sieht eine überörtliche Hilfeleistung ausdrücklich vor.

Auch im Hinblick auf den Öffentlichen Personennahverkehr ist eine Erhöhung der lichten Höhe auf 3,45 m unumgänglich.

Bei Schließung dieser Querungsmöglichkeit für den ÖPNV, dies wäre die Folge einer Höhenreduzierung, ist der Nahverkehr gezwungen Wohngebiete zu durchqueren. Dies stellt eine Gefahrenquelle dar, da Busse aufgrund ihrer kubischen Abmessungen unübersichtlich sind und ihre Fahrgeometrie betreffend große Wenderadien haben.

Entwässerung

Sportvereine dienen der Allgemeinheit. Sie fördern durch freiwilliges Engagement die Gesundheit von Erwachsenen und Kindern, leiten zum sozialen Handeln an und vermitteln eine, immer wertvoller werdende, sinnvolle Freizeitgestaltungen.

Sie sollten in Ihrem Tun unterstützt und nicht in ihrer Ausbreitung beschnitten werden. Daher sollte von der Errichtung zusätzlicher Bauwerke, wie einem Versickerungsbecken, zu dem de facto Alternativstandorte bestehen, abgesehen werden.

Verkehr

Im Zuge der Planung zu dieser Beseitigungsmaßnahme wurden verschiedene Varianten gegenübergestellt. Zu diesen wurde auch ein Sicherheitsaudit erstellt. Dieses Audit sieht zur sicheren Führung der Fußgänger und Radfahrer, die den Trog in Fahrtrichtung Norden verlassen und somit die Straßenseite wechseln müssen, eine Querungshilfe vor; Dies besonders im Hinblick auf den nahe liegenden Sportverein.

Entwurf der DB AG

Bauwerk

Durch die Planungen der DB AG, das Bauwerk nur mit einer lichten Höhe von 3,25 m zu errichten und somit mit einer Durchfahrtshöhe von 3,00 m zu versehen, wird dem Rettungsdienst eine wesentliche Grundlage in der Brandschutzbedarfsplanung der Stadt und in der Notfallmedizinischen Versorgung der Bevölkerung genommen.

Die Entfernung der EÜ Borgheeser Weg zur nächsten vollwertigen Eisenbahnüberführung beträgt 1500 bzw. 1400 m. Überörtliche Hilfeleistungen können, aufgrund der größeren Fahrzeugabmessungen nicht in Anspruch genommen werden. Eintreffzeiten und Hilfsfristen sind nicht mehr einzuhalten.

Der ÖPNV wird durch die angrenzenden Wohngebiete geleitet.

Entwässerung

Das Erweiterungspotential des Sportvereins als gesundheitsfördernde und soziale Einrichtung wird beschnitten.

Verkehr

Eine sichere Führung der Radfahrer und Fußgänger aus dem Trogbauwerk heraus in Fahrtrichtung Norden ist nicht gegeben.

Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein

Bauwerk

Das Konzept der Stadt Emmerich am Rhein zieht eine lichte Höhe des Überführungsbauwerkes von 3,45 m, bei einer Durchfahrtshöhe von 3,25 m vor.

Dies entspricht den Forderungen des Rettungsdienstes, der dies als eine wesentliche Grundlage in der Brandschutzbedarfsplanung der Stadt und in der Notfallmedizinischen Versorgung der Bevölkerung sieht.

Überörtliche Hilfeleistungen, die der Gefahrenabwehrplan zur Betuwe-Linie ausdrücklich vorsieht, können in Anspruch genommen werden. Eintreffzeiten und Hilfsfristen können nunmehr eingehalten werden.

Der ÖPNV verbleibt auf seiner jetzigen Routenführung und ist nicht gezwungen durch angrenzende Wohngebiete zu fahren.

Mit der DB AG besteht grundsätzliche Übereinstimmung bezüglich der Machbarkeit dieser Eisenbahnüberführung mit einer lichten Höhe von 3,45 m.

Entwässerung

Das Erweiterungspotential des Vereins bleibt erhalten.

Verkehr

Durch die Errichtung der Querungshilfe ist ein sicheres Queren der Fußgänger und Radfahrer, gerade im Hinblick auf die in unmittelbarer Nähe liegende Sportstätte, möglich.

Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Konzeption der Stadt Emmerich am Rhein ein Bauwerk vorsieht, das aufgrund seiner Höhe das Rettungswesen / ÖPNV und somit die Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung Emmerichs nicht einschränkt.

Durch die Verlegung der Versickerungsmulde wird der Sportverein in seiner Arbeit nicht beschränkt und kann erweitert werden.

Hinweise der Stadt Emmerich am Rhein zur Planung:

Die die Anlage umfassende Mauer ist während der Arbeiten zu sichern und nach Fertigstellung der Maßnahme entlang des Bauwerkes wieder herzustellen.

BÜ Felix-Lensing-Straße 64,940 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

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

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



Abbildung 12 Luftbildausschnitt Hüthum

Planung der DB AG

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



Abbildung 13 Auszug aus dem Lageplan des Vorplanungsheftes der DB AG

Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt der Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges Felix-Lensing-Straße in Form eines Seitenweges mit Nebenanlagen zu.

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



Abbildung 14 Auszug aus der Variantenabwägung DB AG

Abwägung

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

- Neu zu errichtende ländliche Wege, wie hier die Felix-Lensing-Straße, müssen so bemessen und bautechnisch ausgebildet werden, dass sie langfristig den erforderlichen Verkehrsbelastungen und den jahreszeitlich notwendigen Zugang zu den zu bewirtschaftenden Flächen ermöglichen. Sie sind gliedernde und gestaltende Bestandteile der Kulturlandschaft und müssen in das Landschaftsbild eingebunden werden. Dabei müssen die Erfordernisse des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie des Boden- und Gewässerschutzes beachtet werden.
- Lage und Linienführung des ländlichen Wegenetzes haben dabei sowohl die ökologischen Gesichtspunkte als auch die ökonomischen Belange zu berücksichtigen. Wege sollen sich harmonisch in die Landschaft einfügen, ohne deren Erlebniswert zu beeinträchtigen und sich vor allem im bewegten Gelände eng an die vorhandenen Landschaftsformen anlehnen. Dadurch ist der Landschaftsverbrauch zu minimieren. Bei notwendigen Wegebefestigungen ist neben den ökologischen Auswirkungen (Versiegelung, Trennung) im engeren Sinne auch der landschaftsästhetische Aspekt zu berücksichtigen. Deshalb ist darauf zu achten, dass Wege mit ihren Seitenräumen als gliedernde, vernet-

zende Elemente und Lebensräume wichtige Funktionen für das Landschaftsbild und den Naturhaushalt erfüllen können.

Entwurf der DB AG

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

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

Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein favorisiert den Verlauf des neuen Seitenweges bahnnahe / bahnparallel. Diese gewählte Trasse biegt vom jetzigen Bestand in die ehem. Deponiefläche, die als Ackerfläche genutzt wird, ein und verläuft weiter an der südlichen Seite der Waldparzelle und stößt dann auf den Ittisweg. Durch diese trassenparallele Führung wird die Zerschneidung der Landschaft minimiert.

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

- Der Landesbetrieb Straßenbau hat zu insgesamt 4 Varianten eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung durch das Büro Drecker (August 2011) durchführen lassen. Ein Teil dieser Untersuchung war die bahnnahe Verlegung der Felix-Lensing-Straße, Variante 1 (Anlagen 07-09).

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

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

das Vorhaben nach derzeitiger Einschätzung die umweltverträglichste Lösung dar.

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

- Auch wurde durch die Stadt Emmerich am Rhein eine Baugrunduntersuchung der ehem. Deponie sowie der Waldfläche beauftragt (Anlage 07-09).

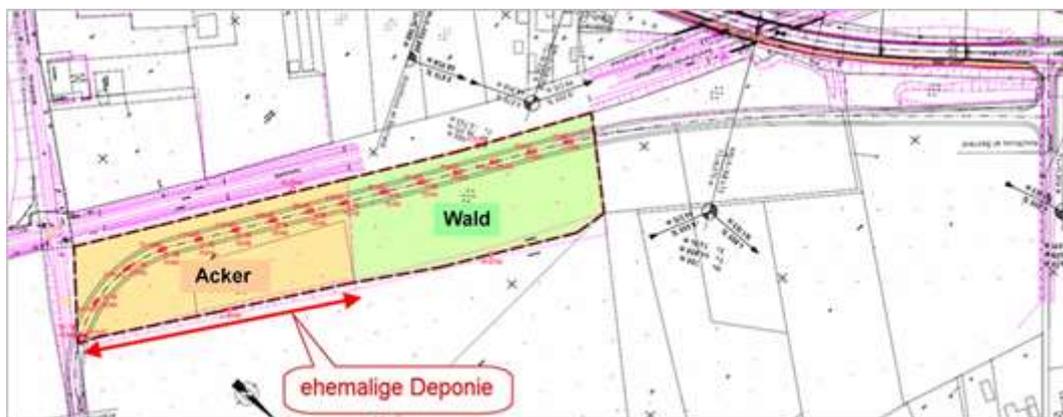


Abbildung 15 Auszug aus dem Baugrundgutachten Tauw

Diese wurde im März 2014 durch das Büro Tauw erstellt.

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

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

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

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

Fazit

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

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

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

BÜ Eltener Straße 65,324 Bahn-km

Zu dieser BÜ-Beseitigungsmaßnahme befinden sich in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen keine Detailunterlagen, da diese BÜ-Beseitigung dem PFA 3.5 zugeordnet wurde.

Zu dieser BÜ-Maßnahme wird hier trotzdem Stellung genommen, da sie in unmittelbarem und funktionalem Zusammenhang mit der BÜ-Beseitigung an der Felix-Lensing-Straße steht.

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

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

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

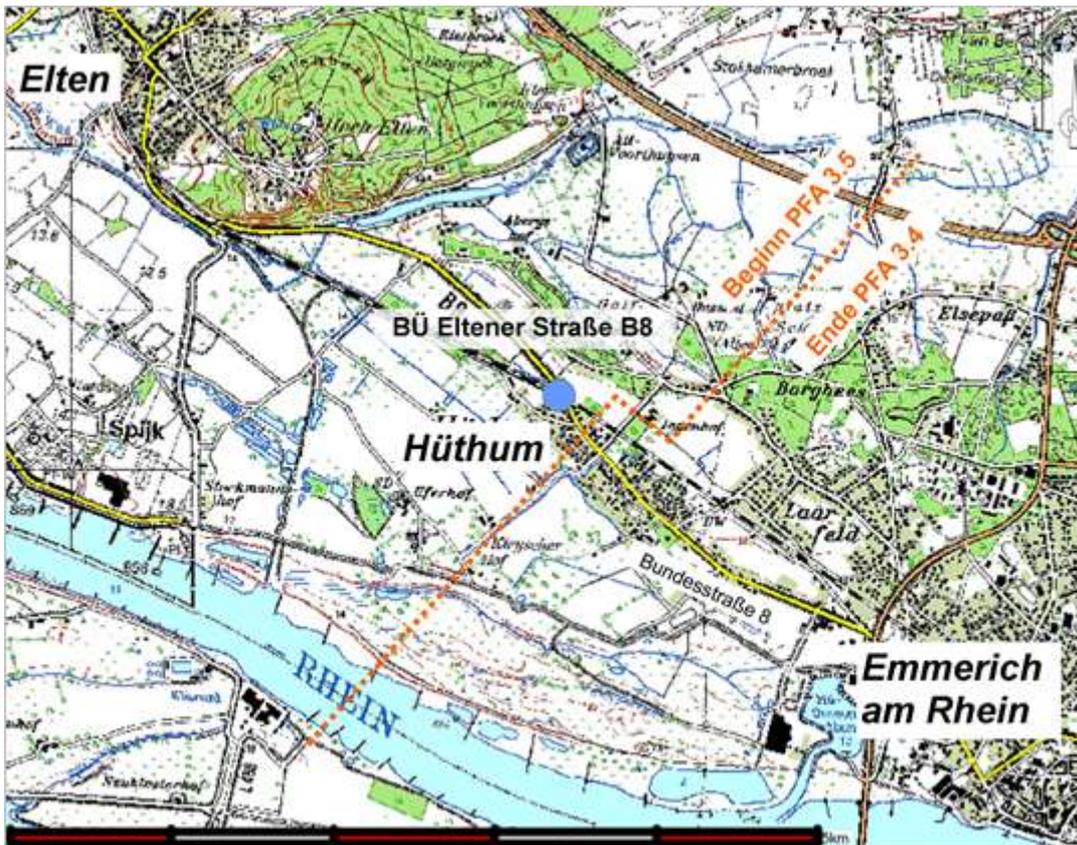


Abbildung 16 Bildausschnitt aus der Topographischen Karte TK50.

Planungen der DB AG

Der Bahnübergang Eltener Straße wird geschlossen und durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt. Diese verfügt über eine lichte Höhe von 4,50 m sowie einem einseitigen Geh-, Radweg. Alle beidseitig des Bauwerkes befindlichen Grundstücke bleiben erschlossen.

Beschlusslage der Stadt Emmerich am Rhein

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

Fazit

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

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

FÜ Nierenberger Straße 60,031 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Die Fußgängerüberführung verbindet die östlichen Wohnbereiche Emmerich sowohl mit dem öffentlichen Personennahverkehr der entlang der Bundesstraße 8 in Richtung Rees verkehrt als auch zum ZOB und in die Innenstadt Emmerichs. Auch wird hierdurch die Erreichbarkeit der Industriebetriebe entlang der Bahnhofstraße und Reeser Straße erhöht.



Abbildung 17 Luftbildausschnitt Emmerich Ost – Bahnhof

Planung der DB AG

Die FÜ Nierenberger Straße besteht aus 7 Brückenfeldern. 3 Felder bilden jeweils eine Rampe, das mittlere Feld führt nahezu horizontal über die Gleise.

Aufgrund der Anordnung des dritten Gleises ist es notwendig das mittlere Feld, ein Rampenfeld und eine Stütze zurückzubauen. Das mittlere Feld wird um ca. 5 m verlängert, die neue Stütze verschoben und das Rampenfeld um ca. 5 m eingekürzt.

Der bestehende horizontale Berührungsschutz wird mit dem Mittelfeld entfernt und durch einen horizontalen ersetzt. Das Gelände wird seiner bisherigen Form angepasst.

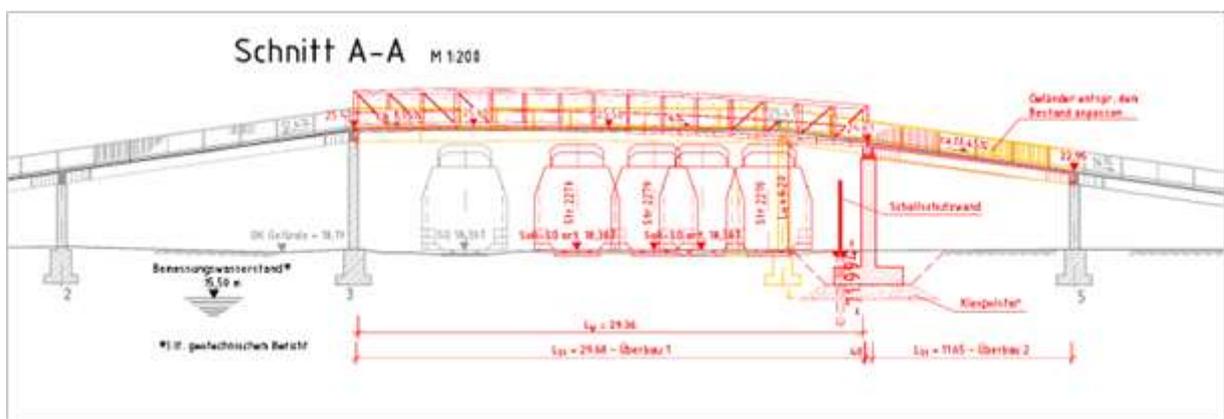


Abbildung 18 Auszug aus dem Bauwerksplan der DB AG

Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt der Planung des Ingenieurbauwerkes grundsätzlich zu. Sie vertritt jedoch die Auffassung, dass der neue Berührungsschutz in der bisher bestehenden Form, also horizontal, herzustellen ist.

Abwägung

Fußgängerbrücken dienen dem Zweck, Fußgängern die Querung eines Hindernisses zu ermöglichen. Ihre Konstruktion hat sicher zu sein und den Regeln der Technik zu entsprechen. Im innerstädtischen Bereich ist zusätzlich auch der städtebauliche Aspekt zu berücksichtigen.

Ein wesentlicher Aspekt eines solchen Bauwerkes ist aber auch die spätere Unterhaltung. Diese sollte sich nicht gänzlich den restlichen Anforderungen unterwerfen.

Auch sollten diese Brücken keinen Angstraum bilden und als bedrückend empfunden werden. Sie haben eine soziale Sicherheit zu vermitteln, die notwendig ist, damit das Bauwerk von der Bevölkerung akzeptiert wird.

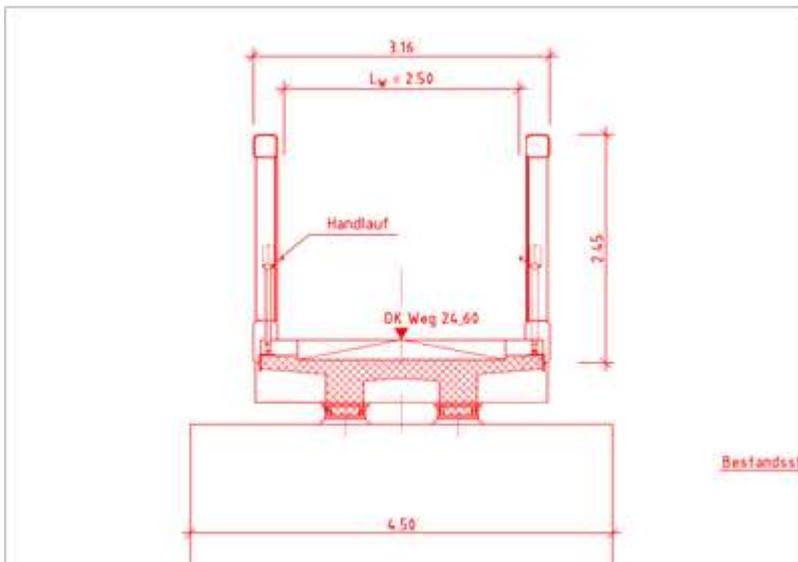


Abbildung 19 Auszug aus dem Bauwerksplan der DB AG

Entwurf der DB AG

Der Entwurf der DB AG sieht im mittleren Feld einen Berührungsschutz vor.

Beidseitig der Gehfläche befinden sich ca. 2,20 m hohe Wände, die aus einer Metallkonstruktion bestehen, an der transparente Platten aufgebracht werden.

Durch die 30 m lange, 2,50 m breite und beidseitig angebrachte 2,20 hohen Berührungsschutzkonstruktion entsteht ein Bauwerk mit Trogcharakter. Es erzeugt subjektive Ängste und vermittelt nicht die soziale Sicherheit, die notwendig ist, damit das Bauwerk von der Bevölkerung akzeptiert wird.

Die transparenten Seitenelemente mit ihren Gesamtflächen von $2 \times 30 \times 2,20$ m werden erfahrungsgemäß Graffiti-„Künstler“ anziehen, die sich dort verewigen werden. Dies bedeutet einen erheblichen, immer wiederkehrenden Unterhaltungsaufwand.

Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein

Die horizontale Form des bisher vorhandenen Berührungsschutzes hat sich seit Bestehen der Überführung bewährt. Durch seine Befestigung außerhalb des Gehweges

ist er angstraumfrei und führt zu einer höheren Akzeptanz in der Bevölkerung. Er ist unterhaltungsarm und führt nicht zu Graffiti-Versuchen.

Fazit

Bezug nehmend auf die vorangegangene Abwägung konnte nachgewiesen werden, dass die horizontale Anbringung des Berührungsschutzes bezüglich Angstraum und auch Unterhaltungsaufwand erhebliche Vorteile gegenüber der Planung der DB AG besitzt.

Die Stadt Emmerich am Rhein spricht sich deshalb als Eigentümerin und Unterhaltungspflichtige für einen horizontalen Berührungsschutz aus.

EÜ van-Gülpen-Straße 61,806 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Die zu erneuernde und zu erweiternde Eisenbahnüberführung verbindet die Innenstadt mit den nördlich der Gleise liegenden Wohnbereichen. Das Bauwerk liegt in unmittelbarer Nähe zur Hanse-Realschule und ist somit Teil des offiziellen Schulweges. Auf Grund der unmittelbaren Nähe zur Bundesstraße 8 herrscht hier zu Schulbeginn sehr hohes Verkehrsaufkommen.



Abbildung 20 Luftbildausschnitt Emmerich

Planung der DB AG

Es wird eine neue Eisenbahnüberführung errichtet. Auf der Nordseite des Bauwerkes wird ein zusätzliches Gleis angeordnet. Dieses Gleis, die zwei bestehenden Ferngleise sowie das vorhandene Industriegleis erhalten jeweils neue Überbauten. Die bisher reduzierte lichte Höhe von 3,50 m bleibt aufgrund der örtlichen Zwangspunkte bestehen. Die beidseitigen Geh-, Radwege bleiben bestehen. Das Industriegleis geht in das Eigentum der DB AG über.

Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt der Planung des Ingenieurbauwerkes grundsätzlich zu.

Sie vertritt jedoch die Auffassung, dass der Einmündungsbereich der Seufzer Allee in die van-Gülpen-Straße zu überarbeiten ist. Die Sichtfelder sind zu gewährleisten.

Abwägung

Ingenieurbauwerke, insbesondere solche die sich in Schulsnähe befinden unterliegen verschiedensten Anforderungen. In diesem Falle befindet sich das Bauwerk in der Nähe der Hanse-Realschule. Hier erreichen schultäglich innerhalb kürzester Zeit ca. 700 Schüler diesen Standort. Sie kommen mit den Rad / Mofa, zu Fuß oder werden mit dem Privat-Pkw oder Schulbussen gebracht.

Da von einem StVO-konformen Verhalten der Schüler nicht immer ausgegangen werden kann, ergibt sich eine große Aufgabe an die Verkehrsanlagen und ihre Übersichtlichkeit und Funktionalität.

Besonderes Augenmerk ist auf die Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmer zu legen. Hier sind, wie in der RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) Abs. 6.3.9.3 dargelegt, Sichtfelder freizuhalten. Das notwendige Sichtfeld beträgt bei 50 km/h 70 m. Grundsätzlich gilt: Innerhalb der Sichtfelder darf weder die Sicht auf Kinder noch die Sicht von Kindern auf Fahrzeuge beeinträchtigt werden.

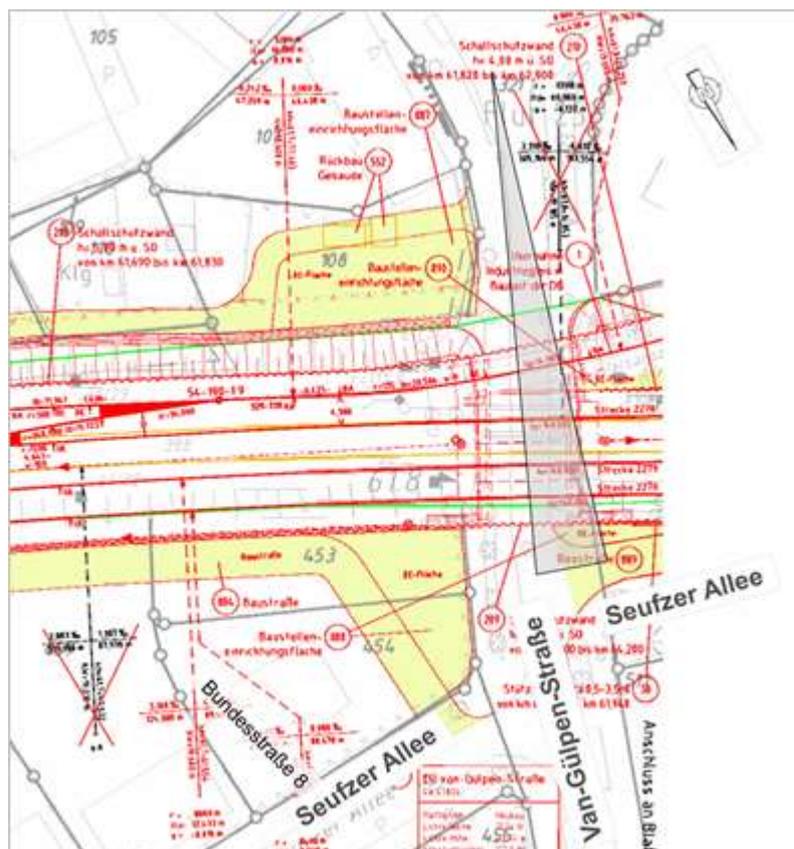


Abbildung 21 Ausschnitt DB-Planung mit eingetragenem notwendigem Sichtfeld

Entwurf der DB AG

Der Entwurf der DB AG sieht eine erhebliche Beeinträchtigung der Sicht aus der Seufzer Allee heraus in die van-Gülpen-Straße vor. Das Sichtfeld ist eingeschränkt.

Entwurf der Stadt Emmerich am Rhein

Durch die Anregungen der Stadt Emmerich am Rhein, Verlegung der Einmündungsbereiches Seufzer Allee in nördliche Richtung bleiben die Sichtfelder erhalten.

Fazit

Durch die Verlegung des Einmündungsbereiches Seufzer Allee in Richtung Norden ist das im Schulnahbereich zwingend erforderliche Sichtfeld gewährleistet.

Die Stadt Emmerich am Rhein spricht sich deshalb als Straßenbaulast- und Schulträgerin für eine Verlegung aus.

EÜ-F Kämpchenstraße 63,271 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Die Geh-, Radwegunterführung Kämpchenstraße verbindet die Ortsteile Borghees und Oberhüthum sowie den Erholungsbereich Borgheeser Wald mit der Bundesstraße 8 und somit der Innenstadt.



Abbildung 22 Luftbildausschnitt Oberhüthum

Planungen der DB AG

Die DB AG verlängert das bestehende Bauwerk um ca. 8 m. Die vorhandenen Abmessungen bleiben erhalten.

Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt den Planungen zur Verlängerung des Bauwerkes zu.

Fazit

Bezüglich der Verlängerung der EÜ-F Kämpchenstraße besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein Einigkeit.

EÜ Ingenkampstraße 64,138 Bahn-km

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Die vollwertige Eisenbahnüberführung Ingenkampstraße verbindet die Ortsteile Borghees und Oberhüthum mit dem Ortskern Hüthum und seiner Grundschule und Kindergarten.

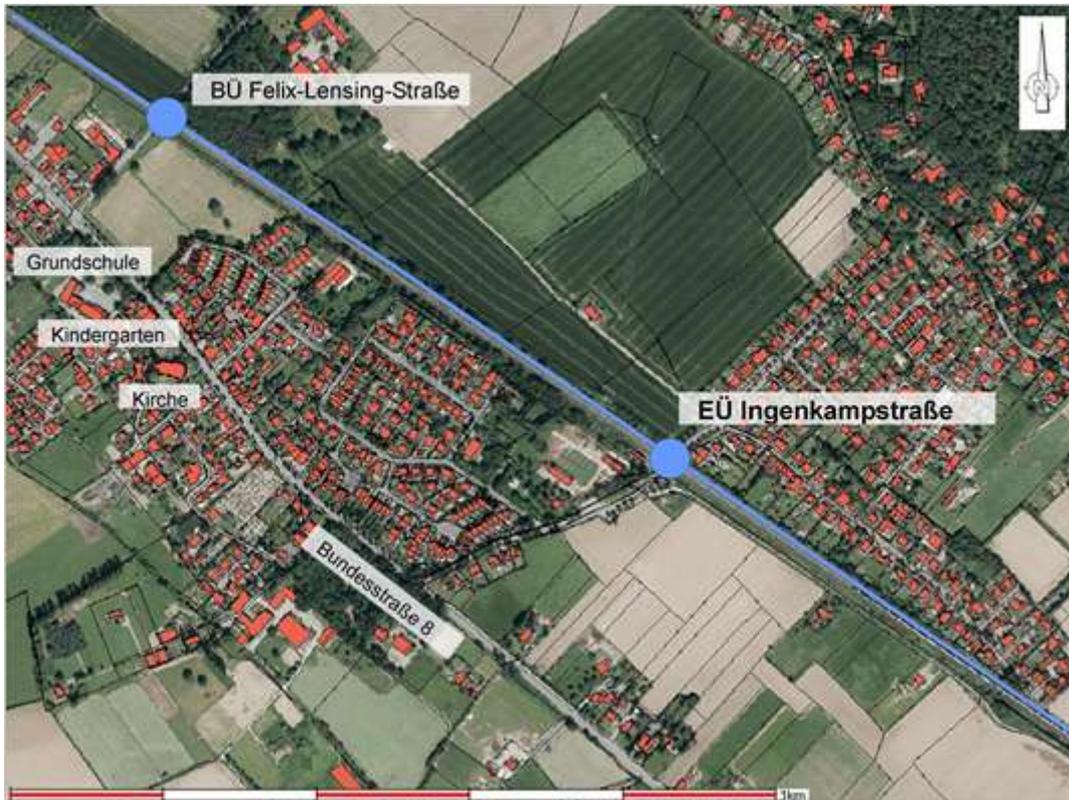


Abbildung 23 Luftbildausschnitt Hüthum

Planungen der DB AG

Die DB AG verlängert das bestehende Bauwerk um ca. 7,6 m. Die vorh. Abmessungen bleiben erhalten.

Planung der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich am Rhein stimmt den Planungen zur Verlängerung des Bauwerkes zu.

Fazit

Bezüglich der Verlängerung der EÜ Ingenkampstraße besteht zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein Einigkeit.

1.3.2 Bauwerke im Zuge des Streckenausbaus

Hier wird Bezug genommen auf Anlage 4 - Abschnitt Bauwerksverzeichnis.

Die Hinweise sind aufgelistet nach Lfd. Nr.

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

Grundsätzliches

Bei allen Ersatzbauwerken und deren Zufahrten und Zugängen mit Personen- bzw. Kraftverkehr ist eine Beleuchtung zu berücksichtigen. Soweit möglich sind sichtbehindernde Gebäudeecken im Trog zu vermeiden und abzurunden. Sie sind grundsätzlich behindertengerecht auszubilden (z.B. Berücksichtigung der Rampenneigung, Ruhepodeste, Geländer, Handläufe usw.) Die Treppenanlagen sind seitlich mit Fahrradrinnen zu versehen. Der Geh-, Radweg ist in Betonsteinpflaster zu errichten. Hierzu bedarf es jedoch einer Absprache im Einzelfall.

Auf die Möglichkeit von Schäden an Gebäuden und Straßen im Zuge der notwendigen Grundwasserabsenkungen wird ausdrücklich hingewiesen; dies besonders, da der Grundwasserstand im PFA 3.4 hoch ist.

52 / Stützwand bahnrechts hinter der Fa. Convent

Die Stützwand ist zu begrünen, hier ist jedoch eine Absprache mit dem Eigentümer erforderlich.

53 - 54 / EÜ Löwentor + EÜ-F Löwentor

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

56 / Stützwand bahnrechts zwischen Löwentor und van-Gülpen-Straße

Die Stützwand ist zu begrünen.

57 / EÜ van-Gülpen-Straße

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

Nach Aktenlage ist die Stadt Emmerich am Rhein Eigentümerin der Brücke für das Industriegleis.

58 / Stützwand bahnrechts entlang der Seufzer Allee

Die Stützwand ist zu begrünen.

59 / EÜ 's-Heerenberger Straße

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

Die Fahrbahn sowie die Nebenanlagen sind bis an den Bestand aus dem Jahr 2003/2004 zu führen.

60 / Stützwand bahnrechts entlang der Eduard-Künneke-Straße

Die Stützwände sind zu begrünen.

61 / EÜ Borgheeser Weg

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

Die Versickerungsanlage ist nördlich der Gleisanlage auf das Flurstück Gem. Hüthum, Flur 6, Nr. 284 oder auf das Grundstück Gem. Emmerich, Flur 29, Nr. 14 + 694 zu verlegen. Sollte dies nicht möglich sein, ist das Regenwasser in den im Borgheeser Weg befindlichen Kanal zu leiten. Die Verkehrsflächen sind zu beleuchten.

62 / EÜ-F Kämpchenstraße

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

Die gesamte Beleuchtungsanlage ist zu erneuern. Es darf kein Angstrraum entstehen.

63 / EÜ Ingenkampstraße

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

Die gesamte Beleuchtungsanlage ist zu erneuern. Es darf kein Angstrraum entstehen.

64 / Stützwand Weidenstraße 10

Die Stützwand ist zu begrünen, hier ist jedoch eine Absprache mit dem Eigentümer erforderlich.

101 - 105 / Durchlässe

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

153 / Rückbau vorh. Personentunnel

Die Zuständigkeiten der Stadt Emmerich betreffen nur den Teil des Tunnels der unterhalb der Bundesstraße verläuft einschließlich der Treppenanlage vor dem Haus Am Löwentor 9. Der verbleibende Tunnelteil unterhalb der Gleisanlage einschließlich der beidseitigen Treppenanlagen ist Eigentum der DB AG.

159 / Rückbau der vorh. Stützwand für den Bau der EÜ-Pkw Borgheeser Weg

Die Fläche steht im Eigentum der Stadt Emmerich, ist jedoch an einen Sportverein verpachtet. Hier ist eine detaillierte Absprache mit dem Erbbauberechtigten notwendig. Die Stützwand ist nach Errichtung der EÜ wiederherzustellen. Während der Bauphase ist die gesamte Mauer zu sichern.

201 – 214 / Errichtung von Schallschutzwänden

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

Dies ist in den Abschnitten 1.3.3 Städtebauliche Einbindung sowie 6 Schallschutz behandelt.

255 / Versickerungsmulde für EÜ-Pkw Borgheeser Weg

Die Versickerungsanlage ist nördlich der Gleisanlage auf das Flurstück Gem. Hüthum, Flur 6, Nr. 284 oder auf das Grundstück Gem. Emmerich, Flur 29, Nr. 14 + 694 zu verlegen. Sollte dies nicht möglich sein, ist das Regenwasser in den im Borgheeser Weg befindlichen Kanal zu leiten.

301 - 308

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

Erläuterungen zum Sicherheitskonzept befinden sich im Abschnitt 3.

302 / Zuwegung Rettungseinsatz

Die Straße Löwenberger Hof befindet sich nicht im städtischen Eigentum, somit ist die Andienung nicht gesichert.

303 / Zuwegung Rettungseinsatz ESTW im Bahnhofbereich

Die Zuwegung hat für Rettungseinsätze jederzeit befahrbar zu sein.

304 / Zuwegung Am Löwentor

Auch die 50 m lange Zuwegung hat in das Eigentum der DB AG über zu gehen.

401 - 424 / Wendeanlagen

Wendeanlagen am 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 mindestens 3,50 m auszubilden, mit Begegnungsverkehr mindestens 4,75 m. Diese Vorgabe gilt nur für Wendeanlagen, die nicht als Zuwegungen für Rettungseinsätze dienen. Wendeanlagen als Zuwegungen für Rettungseinsätze gehen in das Eigentum der DB AG über. Sie dienen der Sicherheit des Schienenverkehrs.

401 / Anpassung Bahnweg

Die Straße An der Landwehr steht dem öffentlichen Verkehr in Teilbereichen nicht mehr zur Verfügung.

403 / Gebäude versetzen

Es handelt sich um ein Gebäude der Fa. Dyckerhoff Beton GmbH & Co. KG, Broicher Straße 3, 41179 Mönchengladbach

409 + 410 / Zufahrt + Wendekreis

Erläuterungen hierzu befinden sich im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept.

Die Stadt Emmerich am Rhein regt an, das städtische Flurstück 260 als Verkehrsfläche zur Erschließung der Häuser 's-Heerenberger Straße Nr. 41 + 43 zu nutzen. Dies hätte einen geraden Verlauf der EÜ-Pkw zur Folge. Mit dem Eigentümer des Hauses 43 hat diesbezüglich bereits ein positives Gespräch stattgefunden.

411 / Neubau Geh-, Radweg

Erläuterungen im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept.

413 / Eduard-Künneke-Straße Baustraße

Die seitlich der Straße befindliche Fläche Flurstück 1342, liegt erheblich tiefer.

415 / Neubau Seitenweg

s. Bauwerk Nr. 255

417 / Verlegung Langgattweg

Der Langgattweg ist als bit. Wirtschaftsweg in seiner jetzigen Breite wieder herzustellen

418 / Wendekreis

Dieser Wendekreis dient nicht nur der Zuwegung für Rettungseinsätze, sondern auch als Wendeanlage einer Sackgasse. Er ist entsprechend nach den Vorgaben der Stadt Emmerich am Rhein auszubilden.

419 / Anpassung vorh. Straße Am Löwentor

Die vorh. Straßen befinden sich nur teilweise im städtischen Eigentum. Die Bundesstraße 8 (Ostwall/Bahnhofstraße) ist und verbleibt im Eigentum des Bundes. Erläuterungen im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

420 / Anpassung vorh. Straße 's-Heerenberger Straße

s. Punkt 409/410 sowie Erläuterungen im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

421 / Anpassung vorh. Straße Borgheeser Weg

Erläuterungen im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

451 / FÜ Nierenberger Straße

Erläuterungen im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

452 / SÜ 's-Heerenberger Straße

Erläuterungen im Abschnitt 1.3.1 BÜ-Konzept

454 / in den Planunterlagen nicht erkennbar

554 / Rückbau einer Schallschutzwand

Die Schallschutzwand befindet sich auf einer städtischen Parzelle. Sie ist Teil der Schallschutzmaßnahmen des dahinter liegenden Baugebietes E 29/1 – Bremerweg Südwest. Die Gestaltung und Höhe der neuen Wand hat der bestehenden zu entsprechen. Dies wird in den Abschnitten 1.3.3 Städtebauliche Einbindung sowie 6 Schallschutz weiter behandelt.

558 + 559 / Rückbau eines Gebäudes

Eigentümerin ist die Stadt Emmerich am Rhein.

601 - 846 / Ver-, Entsorgungseinrichtungen

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.

861 - 914 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Diese Punkte werden im Abschnitt 'Baubetriebliche Abwicklung' erörtert.

86X / Die Baustelleneinrichtungsfläche für den Durchlass 101 ist nicht nummeriert. Sie befindet sich teilweise auf städtischem Grundstück.

Gemarkung Vrsasselt, Flur 9, Flurstück 33

862 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Vrsasselt, Flur 9, Flurstück 33

863 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Vrsasselt, Flur 8, Flurstück 95

864 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Vrsasselt, Flur 8, Flurstück 295

Gemarkung Vrsasselt, Flur 8, Flurstück 95

Die betroffene Straße heißt Blackweg und nicht Löwenberger Hof.

865 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Vrsasselt, Flur 8, Flurstück 307

868 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Emmerich, Flur 13, Flurstück 414

874 - 875 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Emmerich, Flur 15, Flurstück 67

Gemarkung Emmerich, Flur 15, Flurstück 137

Gemarkung Emmerich, Flur 15, Flurstück 138

876 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Bezeichnung Bislicher Straße ist falsch, es handelt sich um die Nierenberger Straße.

880 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Emmerich, Flur 17, Flurstück 155

Gemarkung Emmerich, Flur 17, Flurstück 294

882 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

Gemarkung Emmerich, Flur 19, Flurstück 368

884 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstück 1417

Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstück 925

Gemarkung Emmerich, Flur 20, Flurstück 278

Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstück 447

Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstück 1086

885 + 886 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Emmerich, Flur 20, Flurstück 118

Gemarkung Emmerich, Flur 20, Flurstück 117

Gemarkung Emmerich, Flur 20, Flurstück 111

Gemarkung Emmerich, Flur 20, Flurstück 112

Gemarkung Emmerich, Flur 20, Flurstück 108

Gemarkung Emmerich, Flur 20, Flurstück 110

Gemarkung Emmerich, Flur 25, Flurstück 321

888 + 889 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstück 1086

Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstück 1142

892 - 895 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Emmerich, Flur 25, Flurstück 396

Gemarkung Emmerich, Flur 29, Flurstück 381

Gemarkung Emmerich, Flur 29, Flurstück 358

Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstück 1418

Gemarkung Emmerich, Flur 29, Flurstück 355

Gemarkung Emmerich, Flur 29, Flurstück 674

896 + 897 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Hüthum, Flur 29, Flurstück 14

Gemarkung Hüthum, Flur 29, Flurstück 2

899 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Hüthum, Flur 7, Flurstück 126

Gemarkung Hüthum, Flur 7, Flurstück 139

Gemarkung Hüthum, Flur 7, Flurstück 138

Gemarkung Hüthum, Flur 7, Flurstück 217

903 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Hüthum, Flur 6, Flurstück 441

905 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein, nicht der Stadt Hamminkeln.

906 - 908 / Baustellenzufahrten-, Einrichtungsflächen

Die Fläche befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein.

Gemarkung Hüthum, Flur 8, Flurstück 194

Gemarkung Hüthum, Flur 14, Flurstück 642

Gemarkung Hüthum, Flur 14, Flurstück 57

Gemarkung Hüthum, Flur 14, Flurstück 55

Gemarkung Hüthum, Flur 14, Flurstück 845

Gemarkung Hüthum, Flur 14, Flurstück 846

Gemarkung Hüthum, Flur 14, Flurstück 487

Gemarkung Hüthum, Flur 14, Flurstück 486

1.3.3 Städtebauliche Einbindung

Die Deutsche Bahn AG ist gemäß 16. BImSchV dazu verpflichtet bei dem Neubau eines Gleises Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen. Nicht geregelt ist jedoch wie diese Schallschutzmaßnahmen vorgenommen werden. Das folgende Kapitel beschreibt wie die Planungen für Schallschutz der DB AG im PFA 3.4 aussehen. Dabei wird zunächst beschrieben wie sich die Lage im Raum und die Funktionsbeziehungen vor Ort aktuell darstellen. Im Anschluss wird erläutert, welche Schallschutzmaßnahmen die DB AG im Detail vorsieht. Abschließend wird seitens der Stadt Emmerich am Rhein erläutert, welche alternativen Schallschutzmaßnahmen die Stadt fordert.

Lage im Raum und Funktionsbeziehungen vor Ort

Das Stadtgebiet von Emmerich am Rhein ist in seiner landschaftlichen Entstehung durch die eiszeitliche Überformung und die nachfolgende Flusserosion geprägt worden. Noch heute sind die Altrheinmäander als Relikte älterer Rheinverläufe (wie die heutigen ‚Hetterbögen‘ und der Altrhein bei Bienen-Praest) charakteristisch für das Landschaftsbild. Wie auf dem folgenden Luftbild des PFA 3.4 zu erkennen, erstrecken sich dazwischen weitläufige landwirtschaftlich genutzte Äcker und Wiesen, die durch die Autobahn, die Gleisanlage und der B8 unterbrochen werden. Im Süden des Stadtgebietes verläuft der Rhein.

Der Planungsabschnitt 3.4 erstreckt sich von Bahn km 57,700 bis Bahn km 65,000 der Strecke 2270 Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen. Im Übergang zu den PFA 3.3 und 3.5 ist das Areal vor allem durch viel Grün und landwirtschaftlich genutzte

Flächen gekennzeichnet. Im Kern des PFA 3.4 ist der größte Siedlungsraum der Stadt Emmerich am Rhein sowie der dörflich geprägte Ortsteil Hüthum zu finden.

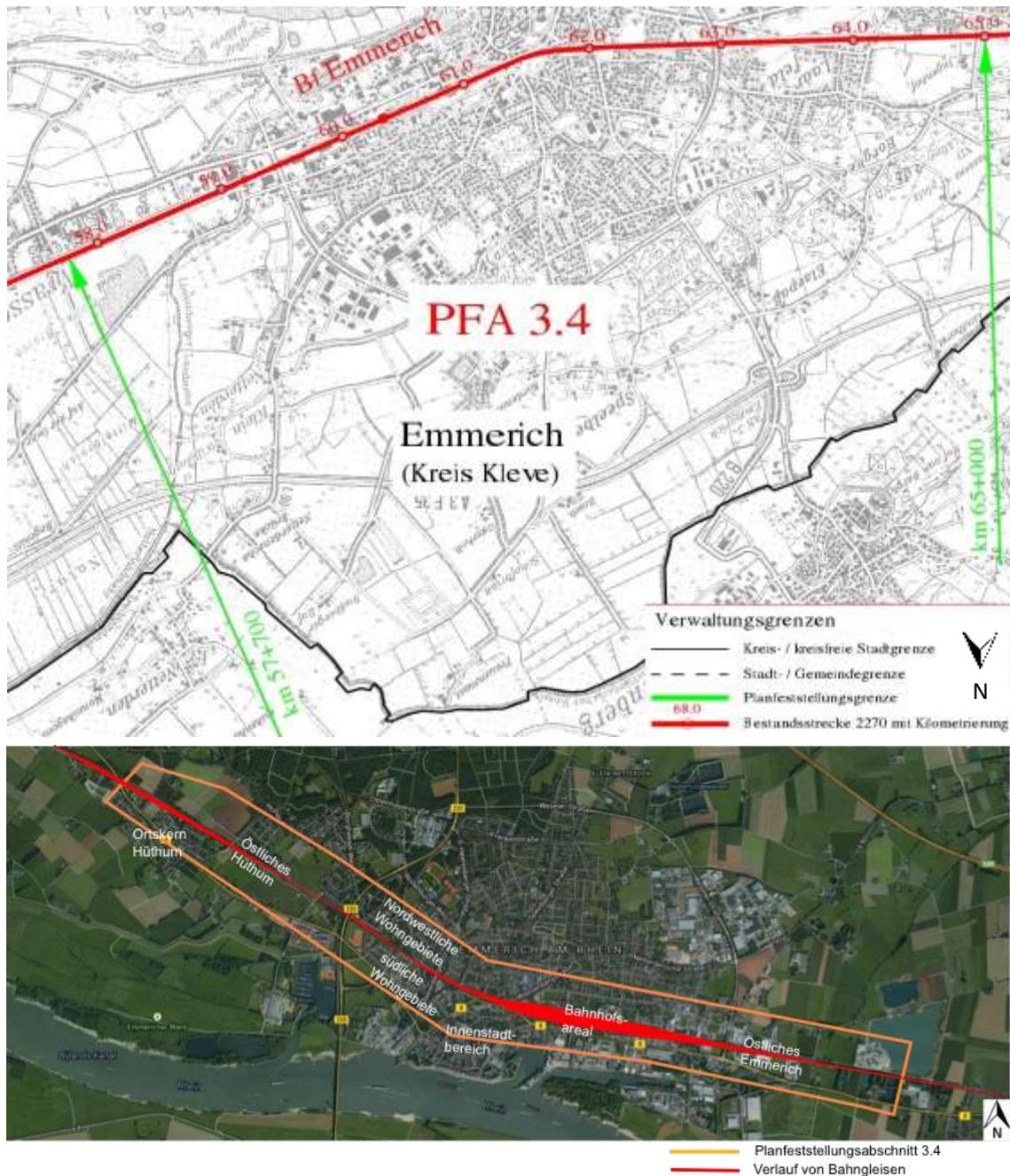
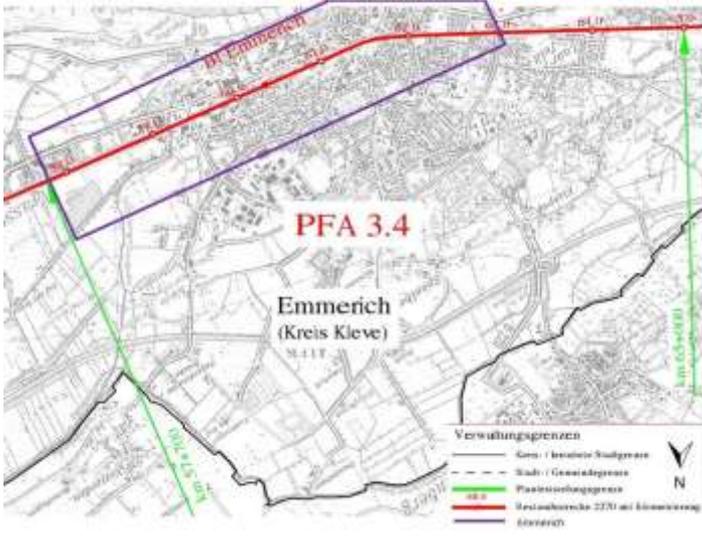
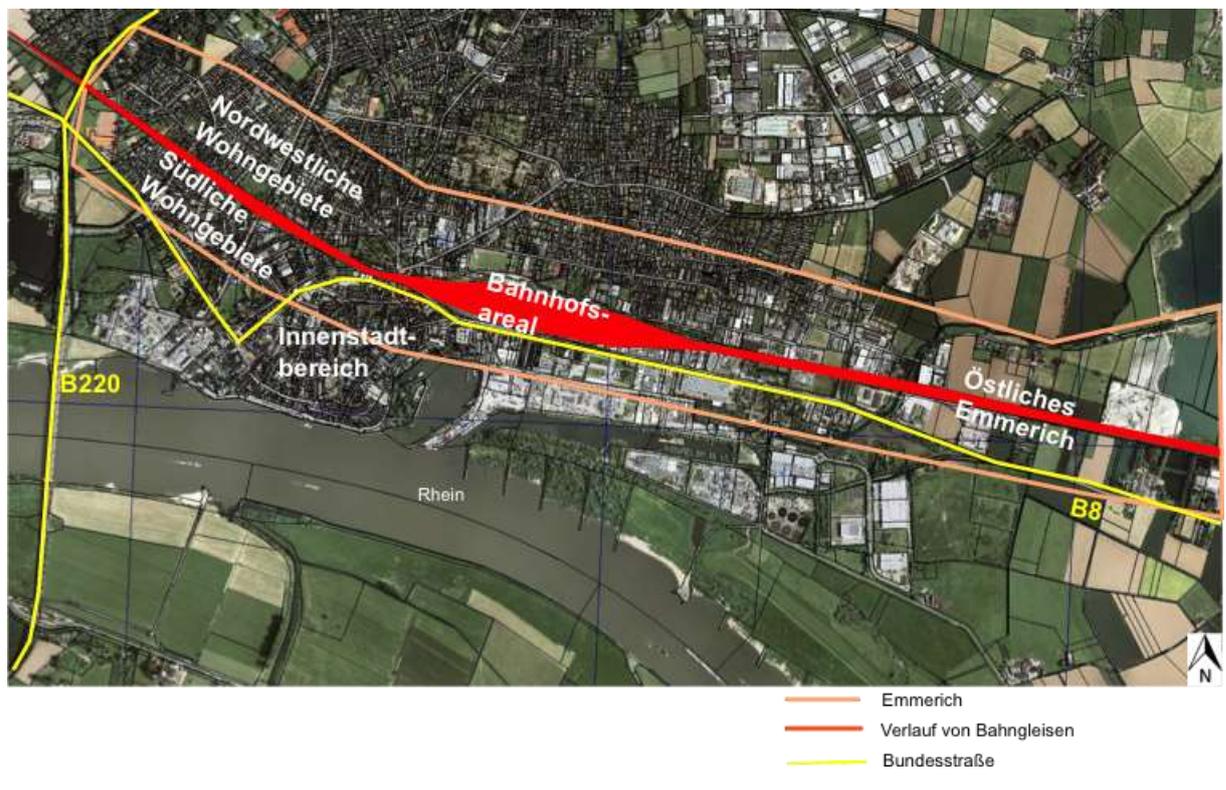


Abbildung 24: Kartendarstellung und Luftbild des PFA 3.4

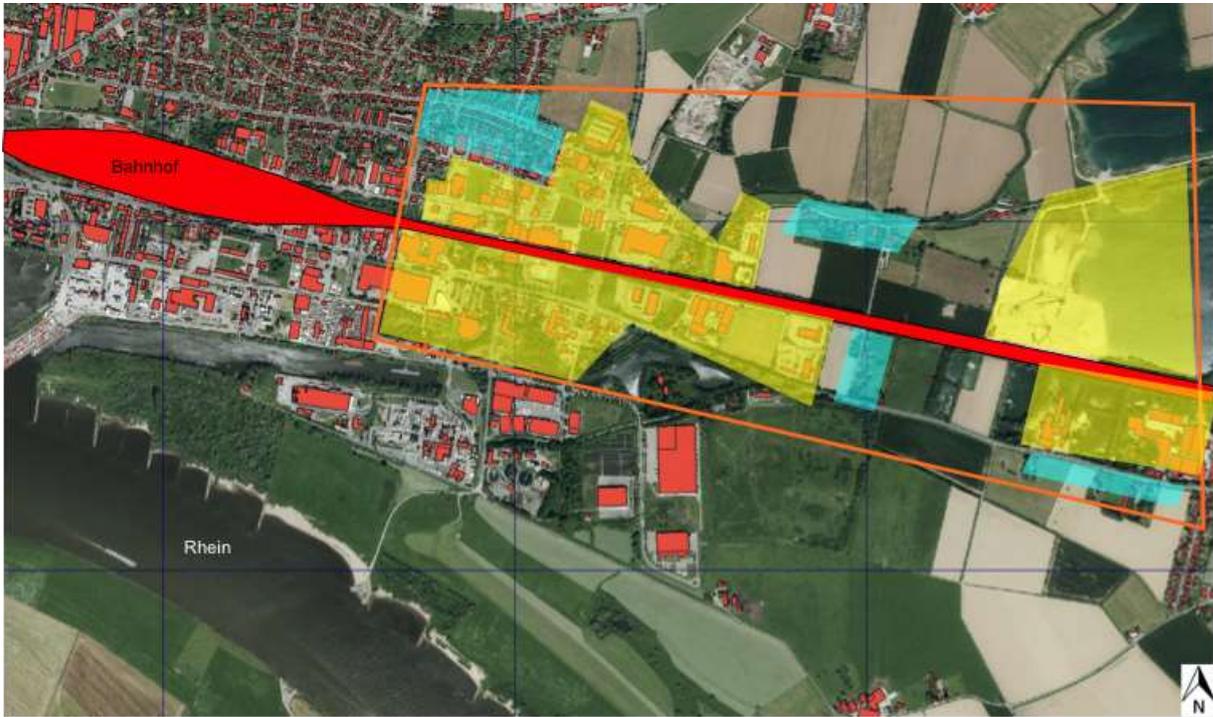
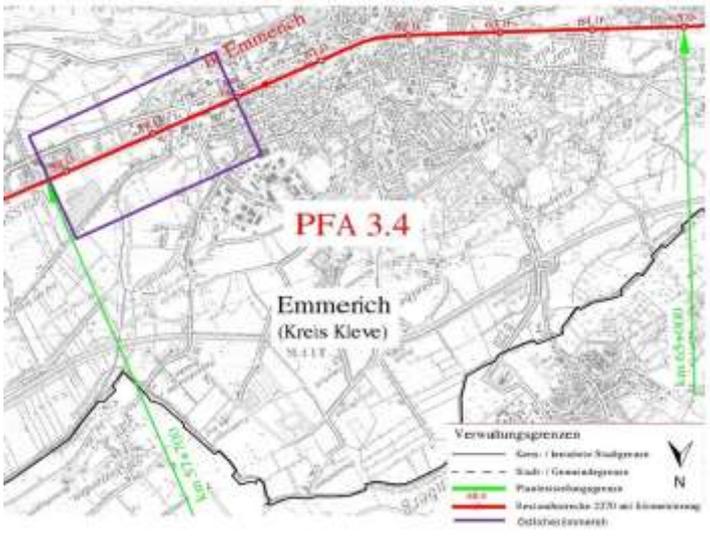
Im Detail kann der PFA 3.4 in funktionsbezogene Abschnitte eingeteilt werden. Die beiden kennzeichnenden Abschnitte sind Emmerich und Hüthum. PFA 3.4 lässt sich in die Abschnitte Emmerich und Hüthum gliedern. Emmerich lässt sich in das östliche Emmerich, Bahnhofsareal, Innenstadtbereich sowie die nordwestlichen Wohngebiete unterteilen. Hüthum, besteht aus dem östlichen Hüthum und dem Ortskern.

Stadt- und Ortsteile	Bahn km	Luftbilddarstellung
Emmerich	57,700 (Beginn PFA 3.4) bis 62,9 (B220)	



Historisch betrachtet besteht der heutige Innenstadtbereich Emmerichs aus den drei Ortsteilen Altstadt, Spielberg und Leegmeer. Dieser Bereich hat insgesamt 18.637 Einwohner (Stand: Juni 2012). Die Ortsteile sind in ihrer Geschichte zusammengewachsen. 1903 wurden Leegmeer und Spielberg in die Stadt Emmerich eingemeindet. Im Sinne der Planfeststellung kann Emmerich funktionell-geographisch in folgende Abschnitte unterteilt werden: Östliches Emmerich, Bahnhofsareal, Innenstadtbereich und nordwestliche Wohngebiete. Diese werden in der Folge erläutert.

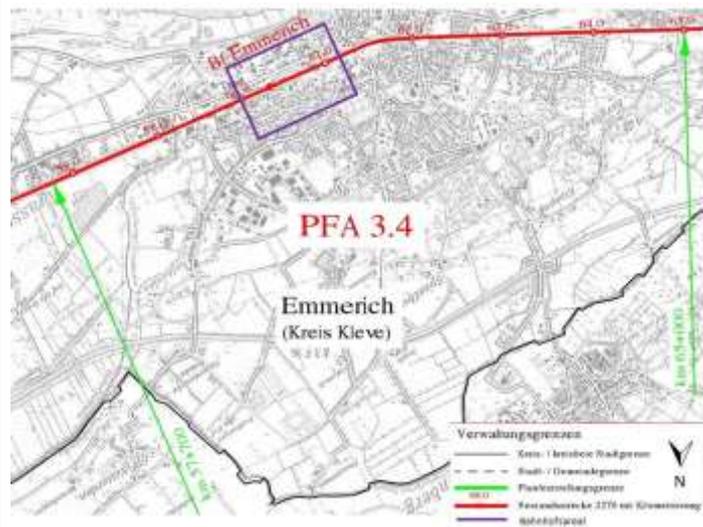
Östliches Emmerich
 57,700 (Beginn PFA 3.4) bis 60,031 (Nierenberger Straße)



Im Osten des Planfeststellungsabschnitts 3.4 ist die Kulturlandschaft links und rechts der Bahngleise erkennbar. Östlich des Bahnhofs liegen an der Arnheimer Straße gewerblich und industriell genutzte Bauflächen. Es haben sich zahlreiche Gewerbe und Industrien angesiedelt. Eine Wohnbebauung ist dort nur vereinzelt zu finden, insbesondere aber auf der Jahnstraße und nördlich des Gewerbebereichs.

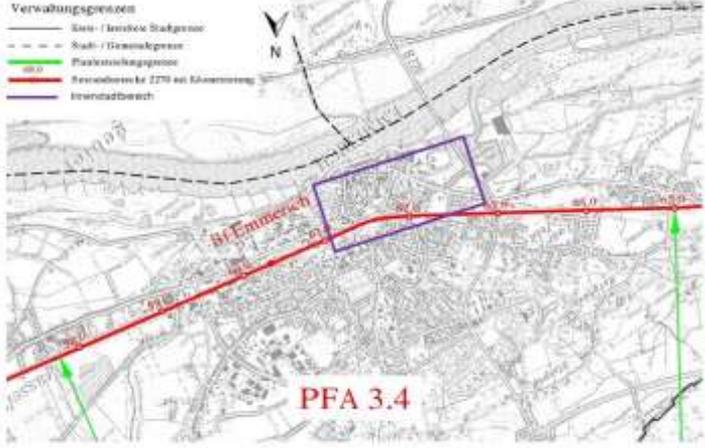
Bahnhofs-
areal

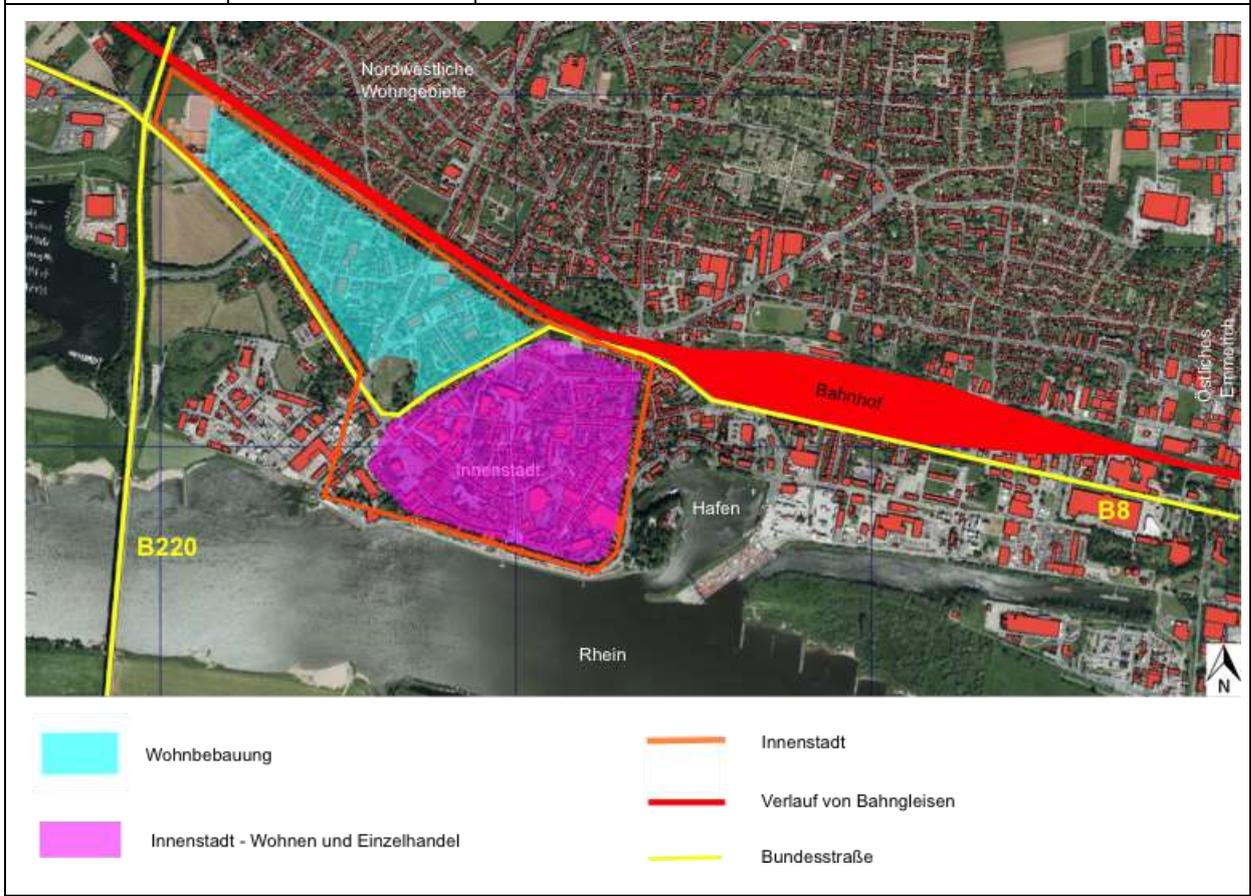
60,031 (Nieren-
berger Straße)
bis 61,2 (Am Lö-
wentor)



- | | | |
|--|---|---|
|  Wohnbebauung |  Kindertagesstätte |  Bahnhofsareal |
|  Mischgebiete, Industrie oder Gewerbe | |  Verlauf von Bahngleisen |
| | |  Bundesstraße |

Zwischen der Arnheimer Straße und Am Löwentor befindet sich das Bahnhofsareal. Dieses weist eine sehr durchmischte Nutzung auf (siehe Luftbilddarstellung). Nördlich der Bahntrasse befinden sich gewerbliche Bauflächen, gemischte Bauflächen und Wohnbauflächen. Südlich der Bahntrasse sind gewerbliche Bauflächen, gemischte Bauflächen und der Hafen dargestellt. Bahnrechts befindet sich ein großes Wohngebiet mit allen Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Zudem ist in direkter Nachbarschaft zu den Bahngleisen eine Kindertagesstätte gelegen.

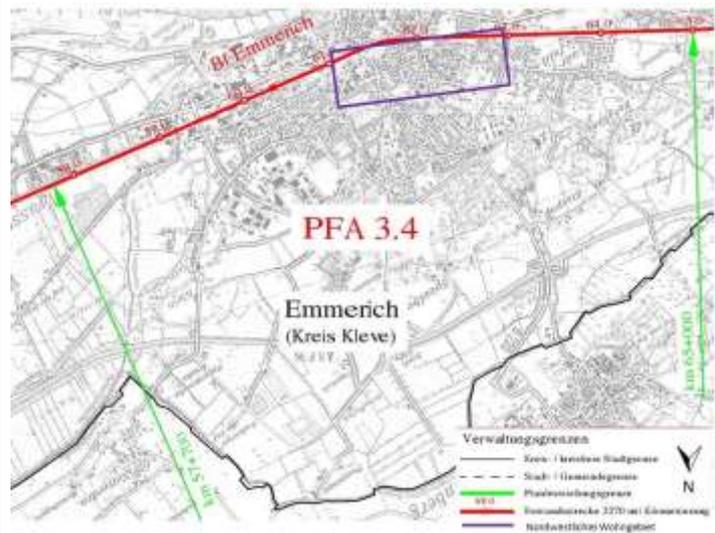
<p>Innenstadt- bereich und südliche Wohngebiete (südlich der Bahngleise)</p>	<p>61,2 (Am Lö- wentor) bis 62,9 (B220)</p>	 <p>Verwaltungsgrenzen - - - - - Kreis / Interkomm. Stadtgrenze - - - - - Stadt / Gemeindegrenze - - - - - Pflanzschutzbegrenzung - - - - - Kreisbereich bis 12% bei Kläranlage - - - - - Innenstadtbereich</p> <p>PFA 3.4</p>
--	---	---



Die Innenstadt liegt südlich der Bahngleise (und südwestlich des Bahnhofs). Im FNP ist die Innenstadt als gemischte Baufläche ausgewiesen. Dort finden sich Einzelhandelseinrichtungen und es sind viele soziale Einrichtungen, wie z.B. Schulen, Kindergärten, Kirchen, Rathaus, Krankenhaus, Altenheime, Arztpraxen, Gastronomie und sonstige Freizeitangebote angesiedelt. Westlich der Innenstadt schließt sich ein Gebiet mit Wohnbebauung an, welches direkt bis an die Gleise heranreicht. Zwischen diesen Gebieten findet ein hoher Austausch statt, um vom Wohn- in den Sozial- und Geschäftsbereich der Stadt zu gelangen.

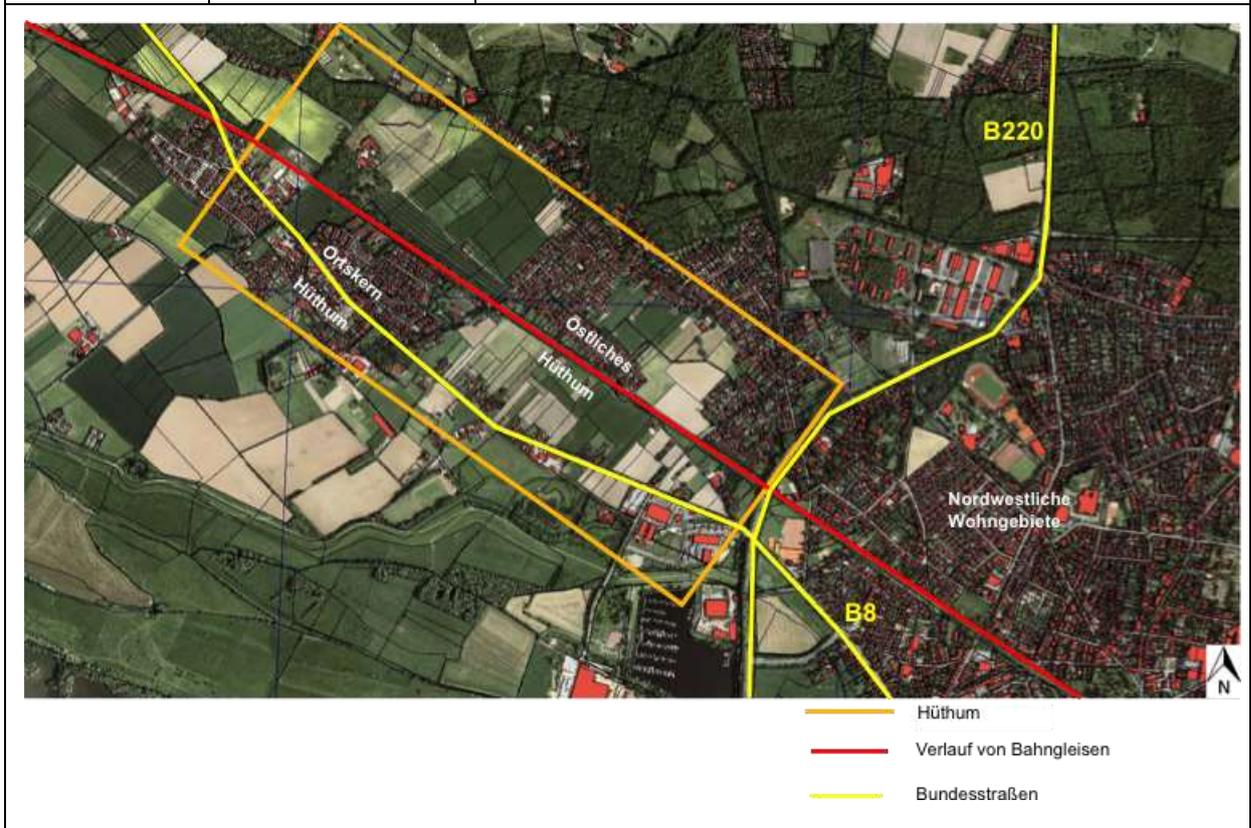
Nordwestliche Wohngebiete in Emmerich (nördlich der Bahngleise)

61,2 (Am Löwentor) bis 62,9 (B220)



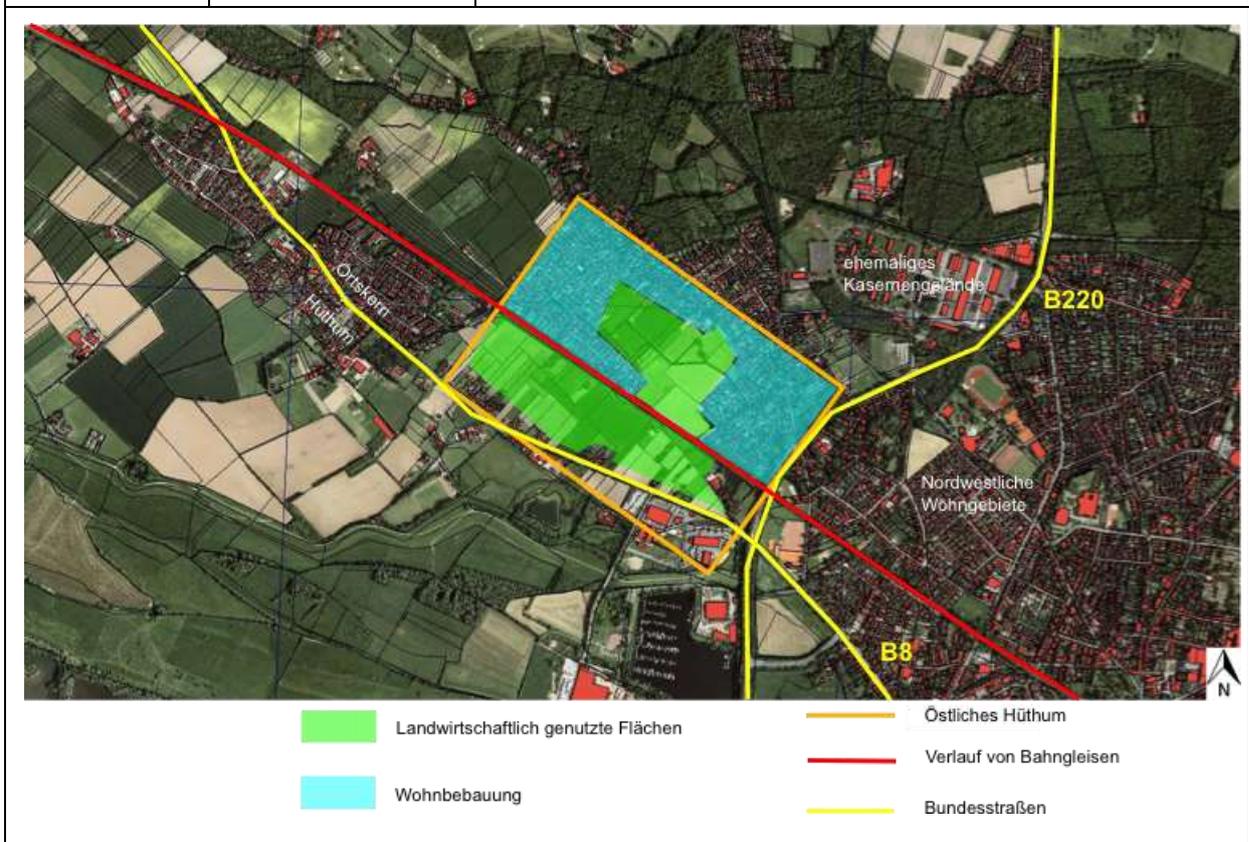
Nördlich der Bahngleise, beginnend an dem Bahnübergang Am Löwentor (in westlicher Richtung), schließen sich Wohnbauflächen sowie Grünflächen an das Bahnhofsareal an. Diese ziehen sich hin bis zu der B220. Der Borgheeser Weg und die B220 trennt die Stadtteile Emmerich und Hüthum voneinander. Auch südlich der Bahngleise befinden sich ab der Van-Gülpen-Str. bis zur Kreuzung der B8 und der B220 Wohnbauflächen und Grünflächen. In dem Gebiet gibt es viele Freizeitmöglichkeiten durch Spielplätze, Grünflächen, Sportplätze, Turnhallen und ein Schwimmbad. Ebenso sind dort Schulen verortet. Es finden sich vereinzelte Geschäfte für den täglichen Bedarf.

<p>Hüthum</p>	<p>62,9 (B220) bis 65,0 (Felix- Lensing-Straße)</p>	
----------------------	---	--



Der Ortsteil Hüthum hat mit 3.147 Einwohnern (Stand: Juni 2012) einen ganz anderen Charakter als der soeben beschriebene Bereich Emmerichs. Hüthum ist dörflich geprägt und besteht aus einem östlichen Bereich, welcher sich nördlich der Bahngleise erstreckt und dem eigentlichen Ortskern, südlich der Bahnschienen.

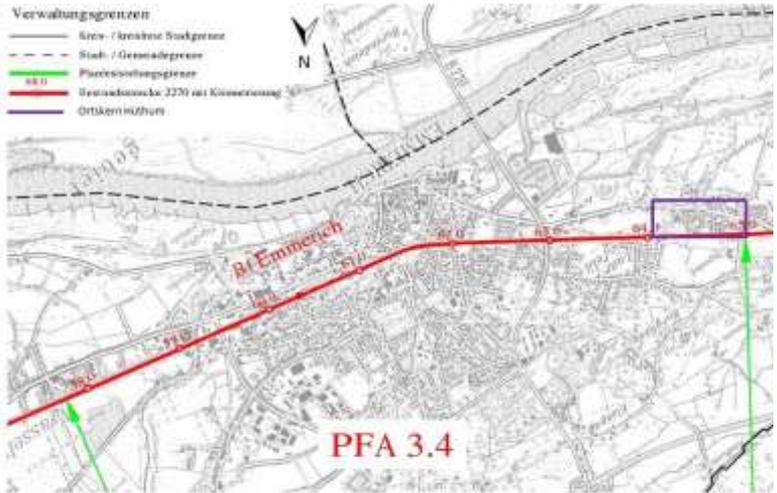
Östliches Hühum	62,9 (B220) bis 64,1 (Ingenkampstraße)	
-----------------	--	--



Der Borgheeser Weg nahe der B220 bildet die Grenze zwischen den Stadtteilen Emmerich und Hühum. Das östliche Hühum wird südlich begrenzt durch die B8 und endet mit dem Beginn des Ortskerns an der Ingenkampstraße. Im Norden wird es durch das ehemalige Kasernengelände und durch Waldgebiete begrenzt.

Ähnlich wie die nordwestlichen Wohngebiete in Emmerich sind für das östliche Hühum im FNP ausschließlich Wohnflächen ausgewiesen. Die Funktion des Raums beschränkt sich auf Wohnbebauung und Grünflächenausweisung. Die Wohnbebauung verläuft im Halbkreis um Grünflächen und landwirtschaftlich genutzte Flächen nördlich der B8.

Ortskern
Hüthum
64,1 (Ingenkamp-
straße) bis 65,0
(Felix-Lensing-
Straße)



- Grün- und landwirtschaftlich genutzte Flächen
- Wohnbebauung
- Schule und Kirche
- Ortskern Hüthum
- Verlauf von Bahngleisen
- Bundesstraßen

Der Ortskern von Hüthum hat sich nördlich und südlich der B8 entwickelt und wird im Norden durch die Bahnlinie begrenzt. Die B8 verläuft direkt durch den Ortskern. Der Ortskern kann als gewachsenes Straßendorf bezeichnet werden.

Im FNP sind Wohnflächen ausgewiesen. Des Weiteren sind südlich der B8 eine Schule, ein Kindergarten und eine Kirche verortet.

Planungen der DB AG

Im Folgenden wird erläutert, welche Planungen im Detail die DB AG in Bezug auf Schallschutzmaßnahmen im PFA 3.4 vorsieht, die Einfluss auf die städtebauliche Gestaltung nehmen könnten.

Die Planungen sehen vor bei dem Neubau des dritten Gleises aktive und passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden und/oder Schallschutzfenstern im PFA 3.4 anzubringen. Die Schutzbedürftigkeit richtet sich nach den Bestimmungen gemäß 16. BImSchV. Die genauen Planungen richten sich nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung und deren Berechnungen.

Das gesamte Stadtgebiet und somit auch der betroffene Abschnitt 3.4 werden durch die Bahnschienen durchkreuzt. Das dritte Gleis und im besonderen Maße der zu bauende Schallschutz verstärken diesen Eindruck erheblich.

Schallschutzwände sind nördlich der Gleise insgesamt auf 4.585 Metern und südlich der Gleise auf 3.500 Metern (von denen 200 Meter in PFA 3.5 verlaufen) geplant. Diese sollen laut den Planungen der DB AG aus Aluminium bestehen.

Zusätzlich zu den Aluminiumschallschutzwänden werden an einigen Stellen Stützwände aus Beton errichtet werden müssen. Stützwände dienen zur Sicherung des Geländes oder des Höhenversatzes. Die Ansichtshöhe (gemessen ab Straßenniveau, bzw. bis Straßenniveau – je nach Stützwandtyp) der Stützwände kann zwischen 0,5 und 4 m betragen. Es gibt zwei verschiedene Arten von Stützwänden: Ort beton-Winkelstützwände werden außen an den Gleisen erbaut, während Stahlbeton-Fertigteilstützwände zwischen den Gleisen errichtet werden sollen (siehe Abbildung 25).

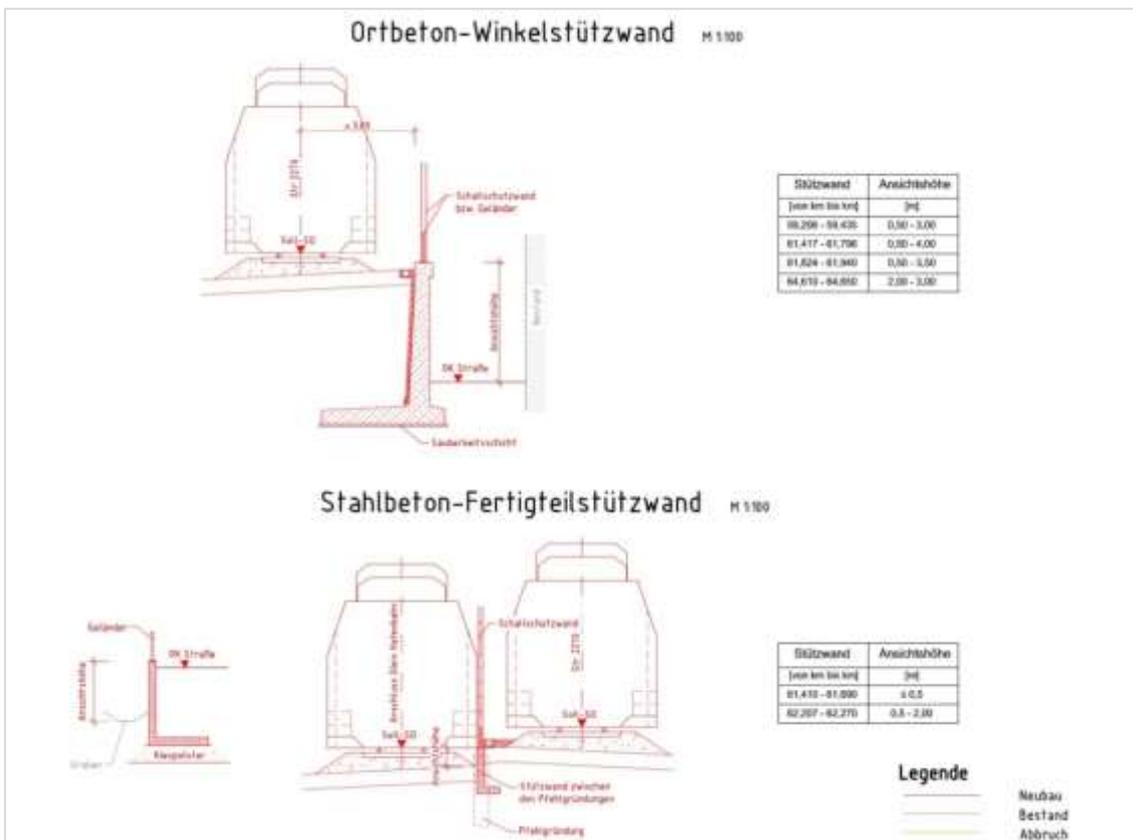


Abbildung 25: Darstellungen der Beton Stützwände

Die Aluminiumschallschutzwände werden auf die Betonstützwände aufgesetzt. Die Aluminiumwände haben laut DB AG zusätzlich zu den Stützwänden eine Höhe von zwei bis fünf Metern ab Schienenoberkante (SO), welche mit Hilfe des Gutachters der Variantenuntersuchung (Anlage 13.6) nach Abwägung ermittelt wurden (siehe Tabelle 1 und Tabelle 2).

Tabelle 1 Außenwände bahnrechts (nördlich der Gleise)

Bezeichnung	von km	bis km	Länge / m	Höhe ü. SO / m
Schallschutzmaßnahmen bahnrechts im Planfeststellungsabschnitt 3.4				
1	59.475	60.200	725	4
2	60.200	60.380	180	5
3	60.380	60.435	55	4
4	61.075	61.265	190	4
5	61.250	61.800	550	5
6	61.800	64.200	2400	4
7	64.200	64.550	350	3
8	64.550	64.700	150	2

Tabelle 2 Außenwände bahnlinks (südlich der Gleise)

Bezeichnung	von km	bis km	Länge / m	Höhe ü. SO / m
Schallschutzmaßnahmen Planfeststellungsabschnitt (zum Schutz der Bebauung in PFA 3.3)				
1	57.700	57.750	50	4
2	57.750	58.000	250	2
Schallschutzmaßnahmen bahnlinks im Planfeststellungsabschnitt 3.4				
3	60.920	61.700	780	4
4	61.690	61.830	140	5
5	61.820	62.900	1080	4
6	64.000	65.000	1000	4
Schallschutzmaßnahmen bahnlinks im Planfeststellungsabschnitt 3.5 (nachrichtlich)				
7	65.000	65.200	200	4

Der Erläuterungsbericht Schall (Anlage 13.1) orientiert sich an den Empfehlungen aus der Variantenuntersuchung und legt fest wie hoch die Schallschutzwände sein sollen. Ergänzt werden sollen die Schallschutzwände mit niedrigeren Schallschutzwänden, die in die Räume ohne Schallschutzwände mit zwei und drei Meter hohen Wänden übergehen.

Ein Beispiel für eine Schallschutzwand ist die Umgebung der Bahnüberführung an der van-Gülpen-Straße (km 61,806). Dort sollen bahnrechts eine 4 Meter und bahnlinks eine 5 Meter hohe Schallschutzwand errichtet werden. Zudem müssen Stützwände in dem Bereich erbaut werden, welche zur Sicherung des Geländes oder des Höhenversatzes dienen. Laut DB AG können in dem Bereich die Stützwände zwischen 0,5 bis 4 Meter hoch sein (Details siehe Kapitel 6.3). Das kann dazu führen, dass im Bereich der van-Gülpen-Straße Bauwerke in einer Gesamthöhe zwischen 4,5 bis 9 Metern errichtet werden.

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

DB AG Planungen im Bereich Emmerichs (Bahn km 57,7 bis km 62,9)

Im Detail sind für Emmerich, wie in dem folgenden Luftbild dargestellt, Lärmschutzwände geplant. Ebenfalls in dem Luftbild dargestellt ist der vor Lärm ungeschützte Bereich des Bahnhofumfeldes.



Abbildung 26 Luftbilddarstellung: Übersicht der Schallschutzwände in Emmerich

Östliches Emmerich (Bahn km 57,7 bis 60,031)

Ab km 57,750 bis 58,000 folgt auf die östlich davon gelegene 4 Meter hohe Schallschutzwand eine 2 Meter hohe Schallschutzwand. Ansonsten sind im östlichen Bereich Emmerichs bahnlinks keine weiteren Schallschutzwände seitens der DB AG vorgesehen. Bahnrechts soll ab km 59,475 Richtung Westen eine 4 Meter hohe Schallschutzwand gebaut werden.

Bahnhofsareal (Bahn km 60,319 bis 61,2)

Im Bahnhofsareal soll bahnrechts (mit Ausnahme des Bahnhofs) eine 5 Meter hohe Schallschutzwand (km 60,200 bis km 60,380) und eine 4 Meter hohe Schallschutzwand (km 61,075 und km 61,265) aufgestellt werden. Bahnlinks soll eine 4 Meter hohe Schallschutzwand (km 60,920 und km 61,700) errichtet werden.

Im Gebiet des Bahnhofs (Bahn km 60,319 bis 60,989) handelt es sich, laut DB AG, um keine wesentliche Änderung eines vorhandenen Verkehrsweges im Sinne der 16. BImSchV, weil hier kein zusätzliches Gleis verlegt werden muss (siehe dazu Kap.

6.5). Aus dem Grund sind in dem Gebiet keine Schallschutzmaßnahmen seitens der DB AG geplant, um die angrenzende Wohnbebauung explizit zu schützen. Maßnahmen, die dort vorgenommen werden, dienen lediglich dem Schutz anderer Gebiete (z.B. wenn sich eine Schallschutzwand für Anwohner des Innenstadtbereiches in das Bahnhofsareal hineinzieht). Nördlich der Gleise im Osten des Bahnhofsbereichs wird in Teilbereichen zum Schutz der Bewohner eine 5 Meter hohe Schallschutzwand geplant.

Innenstadtbereich (Bahn km 61,2 bis 62,9)

Im Gebiet zwischen den Straßen Großer Wall und Klever Straße (B220) soll bahnlinks eine Außenwand von 4 Metern Höhe erbaut werden. Diese wird um eine Länge von 69 Metern in den Bahnhofsbereich hinein (km 60,920) verlängert und muss beim Bahnanschluss des Hafens (km 61,700 bis km 61,820) unterbrochen werden. Stattdessen soll eine 5 Meter hohe Schutzwand im Abstand von 9,5 Meter bahnlinks des Gleises 2 angesetzt werden (km 61,690 bis km 61,830).

Nordwestliche Wohngebiete in Emmerich (Bahn km 61,2 bis 62,9)

Bahnrechts ist von km 61,075 bis km 61,265 eine 4 Meter hohe Schallschutzwand geplant, welche bei km 61,250 auf Grund eines Abstellgleises unterbrochen wird. In dem Bereich wird ein 15 Meter langer Überstand zwischen der 4 Meter hohen Schallschutzwand nördlich und der 5 Meter hohen Schallschutzwand südlich des Abstellgleises geplant. Ab km 61,265 bis km 61,800 ist eine 5 Meter hohe Schallschutzwand vorgesehen. Ab km 61,8 bis zu B220 schließt wieder eine 4 Meter hohe Schallschutzwand an.

DB AG Planungen im Bereich Hüthum (Bahn km 62,9 bis 65,0)

Im Detail sind für Hüthum, wie in dem folgenden Luftbild dargestellt, Lärmschutzwände geplant.

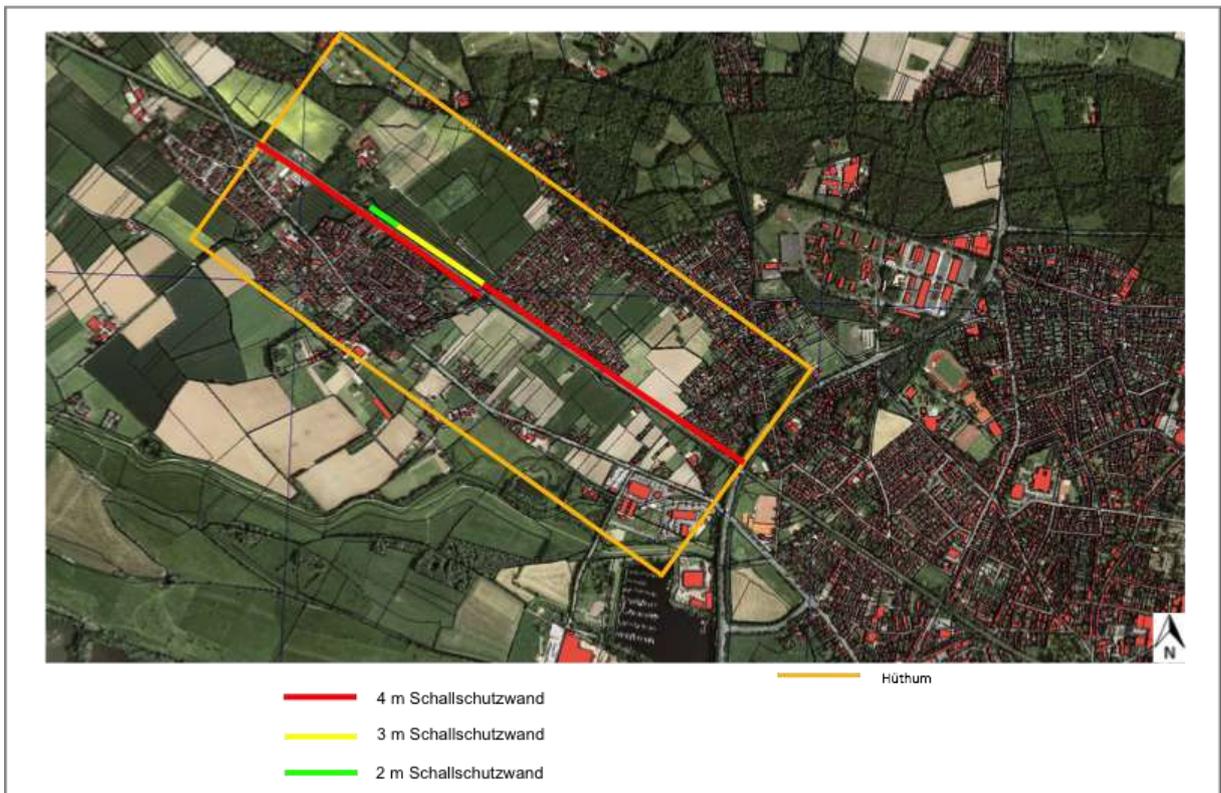


Abbildung 27: Luftbilddarstellung: Übersicht der Schallschutzwände in Hüthum

Östliches Hüthum (Bahn km 62,9 bis 64,1)

Bahnrechts soll eine 4 Meter hohe Schallschutzwand die Wohnbebauung in östlichen Hüthum schützen. Bahnlinks ist in dem Bereich keine Schallschutzwand seitens der DB AG geplant.

Ortskern Hüthum (Bahn km 64,1 bis 65,0)

Im Ortskern Hüthum ist bahnlinks eine 4 Meter hohe Schallschutzwand südöstlich der Gleise geplant. Im Bereich km 64,200 bis km 64,700 (bahnrechts) wird seitens der DB AG empfohlen die Schallschutzwand in Teilstücken abzusenken, weil die Bebauung sich im größeren Abstand zu den Gleisen befindet. Im Detail sollen eine 3 Meter hohe Außenwand von km 64,200 bis km 64,550 bahnrechts und eine 2 Meter hohe Schallschutzwand von km 64,550 bis km 64,700 bahnrechts erbaut werden.

Bahnlinks ist ab km 64,000 bis 65,000 eine 4 Meter hohe Schallschutzwand geplant. Der Schallschutz in Hüthum ist Richtung Elten weiter zu führen.

Städtebauliche Notwendigkeit für ein Gestaltungskonzept für die Stadt Emmerich am Rhein (zur städtebaulichen Integration der Lärmschutzwände)

Emmerich hat ein typisches niederrheinisches Stadtbild, geprägt von Wohnhäusern in Klinkerbauweise, die häufig giebelständig zur Straße hinweisen. Der Ortsteil Hüthum hat daneben auch noch einen intensiven Bezug zur Natur mit einem weiten Blick über Felder, Wälder, Gräben und Wasserläufe.

Die Bahngleise verlaufen im PFA 3.4 streckenweise nahezu höhengleich mit der Umgebung (nur vereinzelt sind die Bahngleise in Dammlage). Sichtbeziehungen zur 'anderen Seite' sind möglich und lassen die Bahnanlage derzeit im Orts- und Landschaftsbild nicht als trennendes Element in Erscheinung treten. (Ausnahmen bilden die Weseler Straße und die van-Gülpen-Straße, weil diese bereits eine Eisenbahnüberführung aufweisen und das Gleis dort bereits erhöht über Straßenniveau verläuft.) Sichtachsen innerorts zu ortsbildprägenden Gebäuden wie z.B. Kirchen sind ein typischer und unverzichtbarer Bestandteil der Gemeinschaft. In einem solch ländlichen Raum ist die Frage der städtebaulichen Einbindung von Schallschutzwänden essentiell. Ihre Zerschneidungswirkung manifestiert sich nicht nur in der visuellen Beeinträchtigung gewohnter Blickbeziehungen, sondern hat auch tiefgreifende Auswirkung auf das soziale Gefüge einer gewachsenen Stadt. Die aufgelockerte Siedlungsstruktur reicht bis in die Natur- und Kulturlandschaft der Umgebung hinein. Die Bevölkerung identifiziert sich mit ihrer kleinstädtischen und dörflichen Struktur und bezieht einen Großteil ihrer Lebensqualität aus der engen Bindung von Freizeit, Wohnen, Einkaufen und Natur.

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

Die Stadt Emmerich am Rhein sieht sich durch die von der Bahn vorgeschlagene Schallschutzwand aus Aluminium in ihrem Recht auf die Gestaltung und Entwicklung ihres Stadtgebietes massiv beeinträchtigt.

Auf der Grundlage einer als zwingend erachteten städtebaulich und architektonisch ausgerichteten Integration des aktiven Schallschutzes hat der Rat der Stadt Emmerich am Rhein ein eigenes Gestaltungskonzept in seiner Sitzung am 10.12.2013 beschlossen (A-Konzept 21 zur städtebaulichen Einbindung des aktiven Schallschutzes entlang der Ausbaustrecke ABS 46/2 siehe Anlagen 11 und 12).

Die Stadt hat im Rahmen des Konzepts unterschiedliche Materialien vorgeschlagen, die für Schallschutzwände in Betracht kommen. Hierbei ist jedoch die vornehmliche Funktion der Wände, den Schall zu hemmen, nicht zu vernachlässigen. (Abbildung 25 macht deutlich, wie die Wände am besten visuell in das Stadtgefüge integriert werden können, ohne ihre Schallschutzwirkung zu gefährden.) Das ausführliche Gestaltungskonzept ist den Anlagen 11 und 12 zu entnehmen.



Abbildung 28 Typologie der Gestaltungselemente

Im Detail sieht das Konzept folgendes vor:

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

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

Begründung der Materialwahl Beton

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

Bis zum Jahr 2007 wurden in der „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen“ die Flächenkosten der einzelnen Lärmschutzmaterialien (Aluminium, Beton, Holz und transparente Materialien) ermittelt und angegeben. Danach sind die Errichtungskosten für Lärmschutzwände aus Beton und Aluminium über einen Zeitraum von über 30 Jahren nahezu gleich. Ab 2004 ist der materialspezifische Durchschnittspreis für Aluminiumwände höher als der von Betonwänden (vgl. Abbildung 29).



Abbildung 29 Vergleich Baukosten Lärmschutzwände Aluminium und Beton

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

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

Zusammenfassend ist zu sagen, dass Wände aus Beton langlebiger sind als Aluminiumschallschutzwände. Vor allem deren innenliegende Lärmschutzmatte ist materialbedingt kurzlebig und muss regelmäßig ausgetauscht werden, um ihre lärmmin-

dernde Wirkung zu erhalten. Daher ist Beton insgesamt betrachtet wirtschaftlicher und effektiver, um Lärm langfristig zu mindern.

Angsträume und Vandalismus

Die Stadt Emmerich am Rhein macht darauf aufmerksam, dass die Verantwortlichkeit in der Unterhaltung der Wände bei der Deutschen Bahn AG liegt. Im Fall von Beschädigungen oder Vandalismus ist es Aufgabe der DB AG, die Wände zeitnah wieder in einen ursprünglichen Zustand zu versetzen und auch die möglichen Kosten dafür zu übernehmen. Schallschutzwände werden häufig durch Graffiti beschädigt. Hier besteht hier die Gefahr, dass benachbarte Wohngebiete einen trading-down-Effekt erleiden. Da die Schallschutzwände, die sich durch das ganze Stadtgebiet ziehen und ein neues prägendes Kennzeichen der Stadt sein werden, muss gewährleistet sein, dass diese zu keinem Angstraum werden und ansprechend gestaltet werden.

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

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

Dr.-Johannes-Alff-Straße

Die Dr.-Johannes-Alff-Straße ist besonders zu betrachten, weil sie bereits eine 5 Meter hohe Schallschutzwand aufweist, die infolge des zusätzlichen Gleises versetzt werden muss. Den Anwohnern soll dabei kein zusätzlicher Nachteil, vor allem in Gestaltungsfragen, entstehen. Die jetzige Schallschutzwand ist mit Holz verkleidet und begrünt und fügt sich daher sehr gut in das visuelle Gesamtbild der Siedlung ein. Die Deutsche Bahn AG plant, an der Stelle der bereits existierenden Schallschutzwand eine 4 Meter hohe neue Wand zu errichten. Im 1. Nachtrag zum Bebauungsplan Nr. E 29/1 -Bremerweg/Südwest- Teil B (siehe Anlagen 13 und 14) wird festgelegt, dass

die Schallschutzwand eine Höhe von mindestens 3 Metern aufweisen muss. Es sollen regelmäßige Messungen durchgeführt werden, um den Lärm zu messen. „Die Schallschutzwand ist jedoch zu erhöhen, sobald ein Erfordernis hierzu gutachterlich nachgewiesen wird wegen einer Steigerung der Schallimmissionen um 3 dBA aus einer höheren Frequentierung der Bahnlinie ohne Änderung des Gleiskörpers“ (1. Nachtrag zum Bebauungsplan Nr. E 29/1 -Bremerweg/Südwest- Teil B). Da eine Steigerung stattgefunden hat, wurde die Schallschutzwand auf 5 Meter erhöht. Demnach ist hier das Erfordernis für eine 5 Meter hohe Schallschutzwand gegeben. Sie soll im Zuge des Betuweausbaus so auch wieder errichtet werden.

Bahnhofsareal

Im Bahnhofsbereich von Emmerich (km 60,319 – km 60,989) sind auf einer Länge von 500 m weder bahnrechts noch -links Schallschutzmaßnahmen seitens der DB AG vorgesehen. Die Deutsche Bahn AG begründet dies damit, dass keine erheblichen baulichen Eingriffe in die Gleise stattfinden. Dennoch sollten nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein bahnrechts Schallschutzmaßnahmen vorgenommen werden (siehe auch Kap. 6.5). Bahnrechts wird zwischen km 60,200 und km 60,380 eine 5 Meter hohe Schallschutzwand seitens der DB AG angestrebt. Diese sollte bis zu der 4 Meter hohen Schallschutzwand bei km 61,075 durchgezogen werden, um die dahinter liegenden Bereiche der Wohnbebauung (siehe Flächennutzungsplan) und die Kindertagesstätte Arche Noah an der Nierenberger Straße zu schützen. Zudem werden sich die Zugzahlen des Güterverkehrs durch den Bau des dritten Gleises in Verbindung mit der folgenden Blockverdichtung, die ebenfalls Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist, auf der Strecke erhöhen. Aus dem Grund kann nicht nur der Neubau eines Gleises eine Rolle bei der Begründung von Schallschutzmaßnahmen spielen, sondern es muss auch die Frequentierung der Strecke insgesamt berücksichtigt werden. Insofern bestehen erhebliche rechtliche Bedenken gegen die Begründung der Bahn, den Bahnhofsbereich von der Lärmschutzbetrachtung auszunehmen, nur weil hier keine baulichen Eingriffe in die Gleise stattfinden. Bahnlinks sind durch die DB AG ebenfalls keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Auch hier fordert die Stadt Emmerich am Rhein die DB AG auf, Schallschutzmaßnahmen einzuplanen, um die Anwohner zu schützen.

EÜ und EÜ-F

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

Fazit

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

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

Zusammenfassend stellt die Stadt Emmerich folgende Anforderungen an die geplanten Schallschutzwände:

- 1. Präferenz von Beton- gegenüber Aluminiuelementen; Beton ist nachhaltiger und kann im Gegensatz zu Aluminiumwänden begrünt werden.**
- 2. Um eine assoziative Nähe zu der traditionellen, niederrheinischen Backsteinoptik zuzulassen, sollen dort, wo die Wände nicht begrünt werden können, Betonelemente eingefärbt oder deren Oberfläche strukturiert werden.**
- 3. Transparente Elemente im Wechsel mit eingefärbten Aluminiuelementen auf Brücken und in Haltepunkten.**
- 4. Begrünte Gabionenwände, wenn es das Platzangebot zulässt. Auch sind Beton-Stützwände, wenn möglich, immer zu begrünen.**

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.

1.3.4 Betroffenheit der Stadt Emmerich am Rhein in ihrer Planungshoheit

Die Stadt Emmerich am Rhein sieht sich im Planfeststellungsabschnitt 3.4 in ihrer Planungshoheit teilweise betroffen.

Die Planung der DB AG berührt die Planungshoheit der Gemeinde in den nachfolgend aufgeführten Aspekten und entfaltet Auswirkungen auch auf bahnahe Potentialflächen, die der Stadt Emmerich am Rhein für eine zukünftige Entwicklung von Wohnbauland und Gewerbeflächen zur Verfügung stehen.

Bahnübergangsbeseitigungen

Die Bahnübergangsbeseitigungen haben insofern Einfluss auf die Planungshoheit der Stadt Emmerich am Rhein, dass Flächen in Anspruch genommen werden, die der Stadt somit nicht mehr für anderweitige kommunale Planungen zur Verfügung stehen und teilweise neue Zwangspunkte geschaffen werden, die im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung zu berücksichtigen sind.

Für die geplanten Eisenbahnüberführungen ist zu beachten, dass sie ansprechend gestaltet werden und keine Angsträume für Fußgänger und Radfahrer entstehen. Die Stadt wird deshalb für die „EÜ (F) Am Löwentor“ ein Planungsbüro beauftragen, ein Gestaltungskonzept zur städtebaulichen Einbindung des gesamten Bereiches zu erarbeiten. Eine Gestaltung des Löwentores ist insbesondere vor dem Hintergrund, dass es den nördlichen Innenstadtzugang für Fußgänger und Radfahrer bildet, von großer Bedeutung. Dabei wird besonderes Augenmerk auf die Gestaltung und verkehrliche Anbindung nördlich und südlich angrenzender Straßenräume (Gerhard-Storm-Straße und Großer Löwe) gelegt.

Auf diese Weise entstehen der Stadt Emmerich am Rhein erhebliche Folgekosten.

Schallschutzwände

Die geplanten Schallschutzwände im Bereich des Planfeststellungsabschnittes haben einen Einfluss auf die Planungshoheit. Durch die in Kapitel 1.3.3 Städtebauliche Einbindung erläuterten, städtebaulichen Auswirkungen der Schallschutzwände, wie die Zerschneidung des Orts- und Landschaftsbildes oder die Beeinträchtigung der Blickbeziehungen, verliert die Stadt insgesamt erheblich an Attraktivität.

Die Analyse der Potenzialflächen zeigt, dass ein Großteil der Potenzialflächen zur Entwicklung von Wohnbauland unmittelbar an die Gleisanlagen grenzt. Aufgrund ihrer lärmindernden Funktion sind die Schallschutzwände unabdingbar, sodass hier nochmals auf das Erfordernis zur ansprechenden Gestaltung der Schallschutzwände Bezug genommen werden soll. Die Schallschutzwände, die sich in diesem Planfeststellungsabschnitt durch den Kernbereich Emmerichs ziehen, haben einen großen Einfluss auf das Stadtbild. Die Gestaltung des Stadtbildes ist Teil der Planungshoheit der Kommune.

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

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

Auswirkungen auf Potentialflächen zur Entwicklung von Wohnbauflächen und Gewerbeflächen

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

Ortslagen Emmerich und Vrasselt

Gewerbe östlich des Bahnhofes

Der folgende Auszug aus dem Flächennutzungsplan stellt östlich des Bahnhofes gewerbliche Potenzialflächen dar.

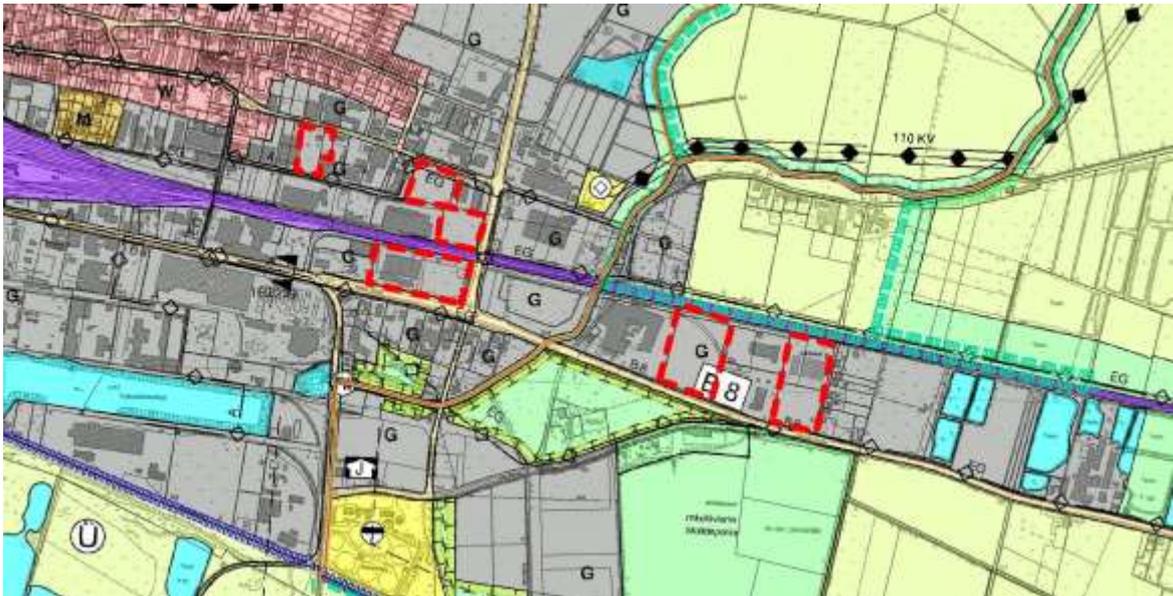


Abbildung 30: Gewerbebereich östlich des Bahnhofes
 Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein

Die Planungen der DB AG sehen für die gewerblichen Bereiche östlich der Weseler Straße keinen Lärmschutz vor, da laut dem Schallschutzgutachten der Planfeststellungunterlagen die Grenzwerte für Gewerbegebiete von 74 dB tags und 64 dB nachts (bei diesen Werten ist der Schienenbonus mit eingerechnet) nicht überschritten werden.

Westlich der Weseler Straße bis zum Bahnhof sind bahnrechts Schallschutzwände geplant, da aufgrund der sich nördlich an die Gewerbebereiche anschließenden Wohnnutzungen niedrigere Grenzwerte eingehalten werden müssen.

Von der Potenzialfläche, die nördlich der Gleisanlagen direkt an die Weseler Straße angrenzt, möchte die DB AG 2.270 m² erwerben. Somit steht an der Stelle nur noch eine Teilfläche zur Realisierung einer gewerblichen Nutzung zur Verfügung.

Ortslage Emmerich

Bereich nördlich des Bahnhofes

Nördlich angrenzend an den Bahnhof bis zur Nierenberger Straße befinden sich Baulücken, die aufgrund der bestehenden planungsrechtlichen Ausweisungen teilweise einer gewerblichen Nutzung und teilweise einer Wohnnutzung zugeführt werden können.

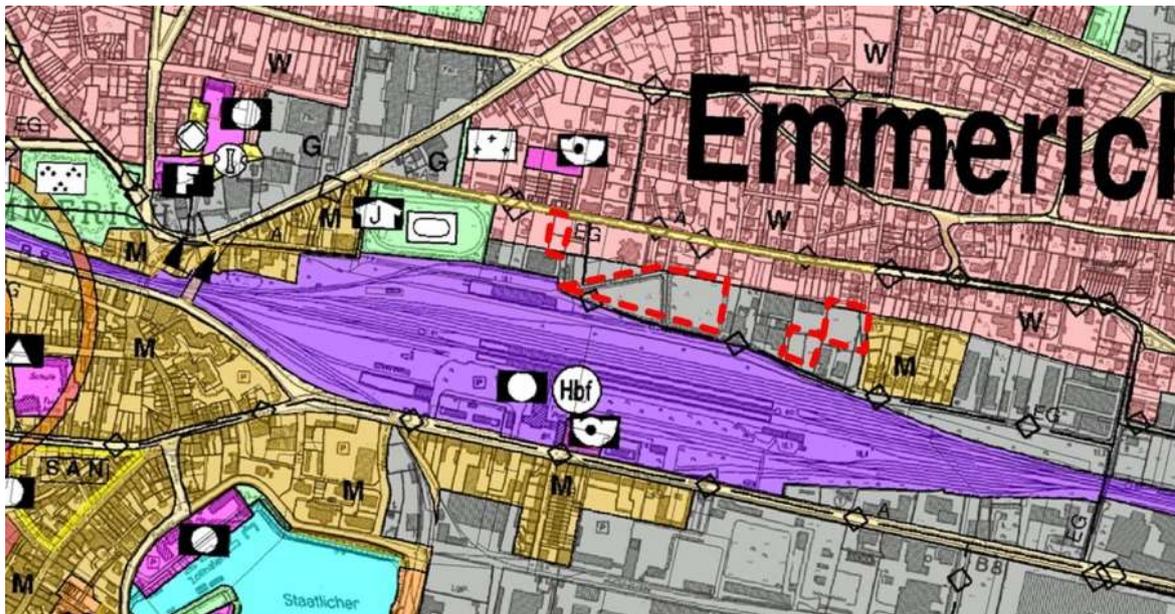


Abbildung 31: Bereich Bahnhof
 Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein

Die Planungen der DB AG sehen keinen Schallschutz im Bereich des Bahnhofes vor. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher Schallschutz für diesen Bereich, sodass die Baulücken aus Sicht des Immissionsschutzes besser gestellt werden. Zudem würde ein Lärmschutz im Bereich des Bahnhofes, wie in Kapitel 1.3.3 Städtebauliche Einbindung erläutert, die sich in ca. 60 m nördlich an den Bahnhof anschließende Wohnbebauung und die Kindertagesstätte Arche Noah an der Nierenberger Straße schützen.

Bereich „An der Fulkskuhle“ und Bremer Weg

Im Bereich „An der Fulkskuhle“ stellt der Flächennutzungsplan eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sportplatz dar. Da eine solche Einrichtung bereits in den 1990er Jahren aufgegeben wurde, ist die betreffende FNP-Darstellung nicht mehr aktuell. Die Fläche wurde in Hinblick auf eine absehbare Maßnahme zur Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges 's-Heerenberger Straße bis auf eine Teilbebauung im westlichen Bereich keiner Nachnutzung zugeführt und liegt brach. Die Stadt Emmerich am Rhein beabsichtigt, das Areal zukünftig als Wohnbaufläche zu nutzen.

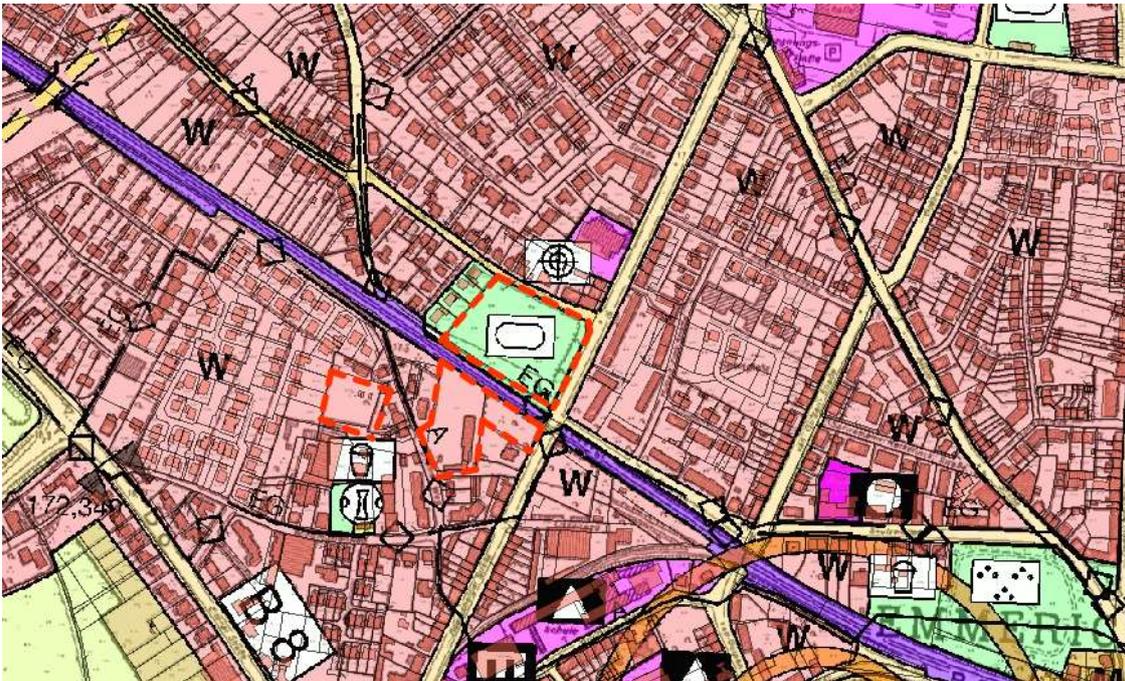


Abbildung 32: Bereich An der Fulkskuhle

Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein

Die Planungen der DB AG sehen für diesen Bereich Lärmschutzvorkehrungen vor, sodass sich die immissionsschutzrechtliche Situation dieser Fläche verbessern wird. Dies korrespondiert mit den Planungsabsichten der Stadt.

Von dieser Fläche nimmt die DB AG vorübergehend 1.930 m² in Anspruch. Auf 1.119 m² der 1.930 m² sehen die Planungen der DB AG eine Grunddienstbarkeit für Biotopentwicklungsfläche ohne mögliche landwirtschaftliche Nutzung vor. Somit verkleinert sich die städtische Entwicklungsfläche.

Die in dem zuvor abgebildeten Auszug aus dem Flächennutzungsplan südlich der Gleisanlagen rot markierten Flächen im Bereich Bremer Weg stellen ebenfalls Wohnbaupotentialflächen dar. Für diesen Bereich sehen die Planungen der DB AG ebenfalls Schallschutzwände vor, sodass sich die immissionsschutzrechtliche Situation dieser Flächen verbessern wird.

Von der größeren der beiden südlichen Flächen nimmt die DB AG vorübergehend 2.801 m² in Anspruch. 1.338 m² dieser Fläche werden seitens der DB AG für Grunddienstbarkeiten benötigt. Erwerben möchte die DB AG 1.013 m² dieser Fläche. Somit verkleinert sich die Potenzialfläche.

Wenn man die in Kapitel 1.3.1 (das Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein in der Gegenüberstellung mit den geplanten BÜ-Maßnahmen

der DB AG) erläuterte Erschließungsvariante für den Bereich Bremer Weg verfolgt, muss keinerlei Fläche dieser Potenzialfläche seitens der DB AG in Anspruch genommen werden. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher die Prüfung der in dem besagten Kapitel aufgezeigten Variante.

Bereich Borgheeser Weg Südost

Der Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein stellt für den Bereich südöstlich des Borgheeser Weges eine Wohnbaufläche dar. Dieser Bereich ist noch nicht bebaut und ist somit eine Wohnbaupotenzialfläche.

Teilweise ist eine geplante Straßenverbindung als Verlängerung der Schulstraße zwischen dem Hekerenfelder Weg und der Eltener Straße dargestellt. Diese Planung wird seitens der Stadt nicht mehr verfolgt, sodass der in der folgenden Abbildung rot markierte Bereich vollständig eine Wohnbauflächenpotenzialfläche darstellt.

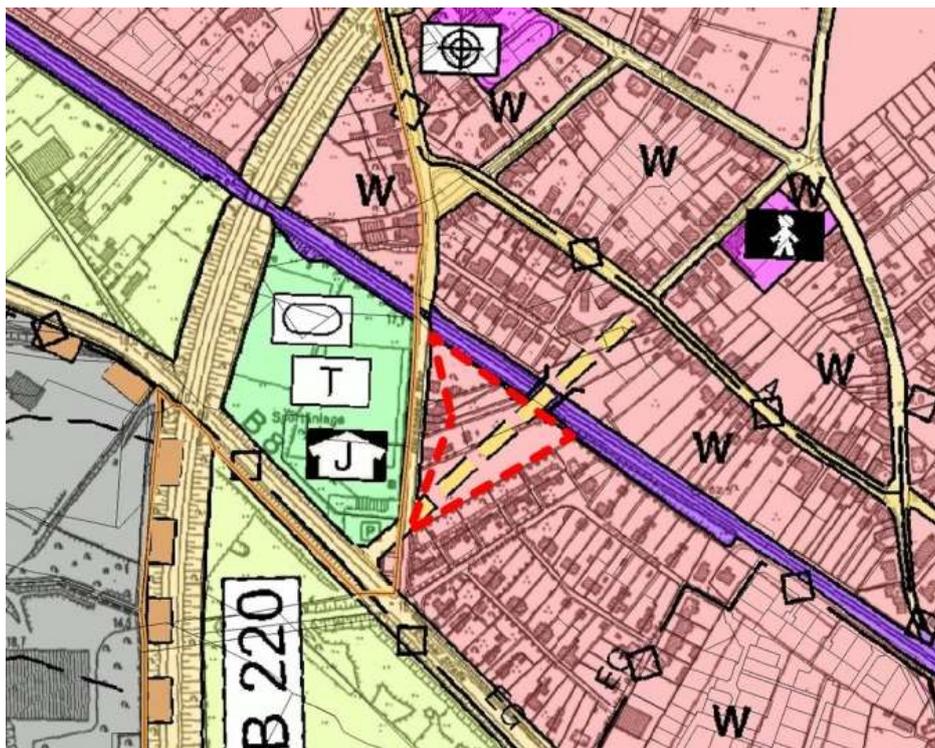


Abbildung 33: Bereich Borgheeser Weg Südost
Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein

Im Bereich dieser Wohnbaupotenzialfläche nimmt die DB AG vorübergehend 2.401 m² Fläche in Anspruch. Die Fläche, die die DB AG erwerben möchte, 946 m², und die Fläche, die in der Planung für Grunddienstbarkeiten im Umfang von 331 m² einge-

plant ist, ergeben zusammengefasst 1.277 m². Somit stehen der Stadt in diesem Bereich zukünftig 1.277 m² weniger Wohnbauflächenpotenzial zur Verfügung.

Die Planungen der DB AG sehen für diesen Bereich eine Schallschutzwand vor. Somit verbessert sich die Situation aus immissionsschutzrechtlicher Sicht.

Ortslage Hüthum

Kämpchenstraße / In der Laar

Ein Teilbereich des Flurstücks 295, Flur 6, Gemarkung Hüthum, der innerhalb der zuvor dargestellten ASB-Fläche liegt, ist im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellt.

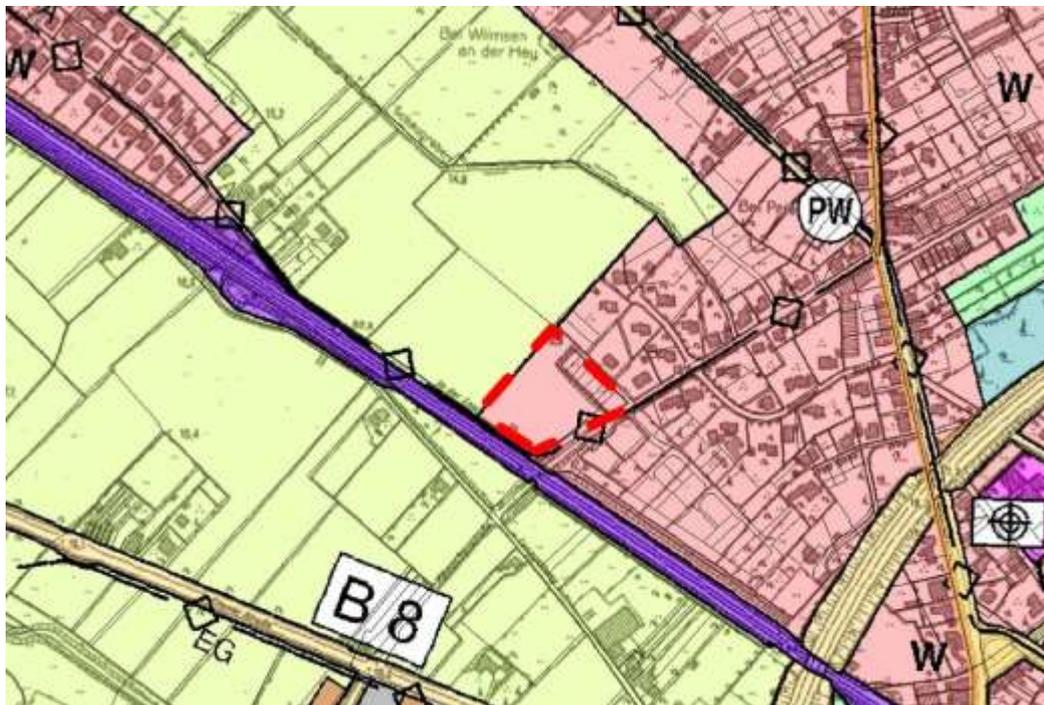


Abbildung 34: Bereich Kämpchenstraße / In der Laar
Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein

Für diesen Bereich ist eine Schallschutzwand geplant. Somit verbessert sich die Situation aus immissionsschutzrechtlicher Sicht.

Bereich Hüthum / Emmerich / B8 / Bahn

Der folgende Auszug aus dem Gebietsentwicklungsplan zeigt, dass der Bereich südlich der Gleisanlagen zwischen dem Ortsteilzentrum Hüthum, dem westlichen Orts-

rand von Emmerich und der B8 als ASB (Allgemeiner Siedlungsbereich) ausgewiesen ist und somit eine Wohnbaulandreservefläche darstellt.

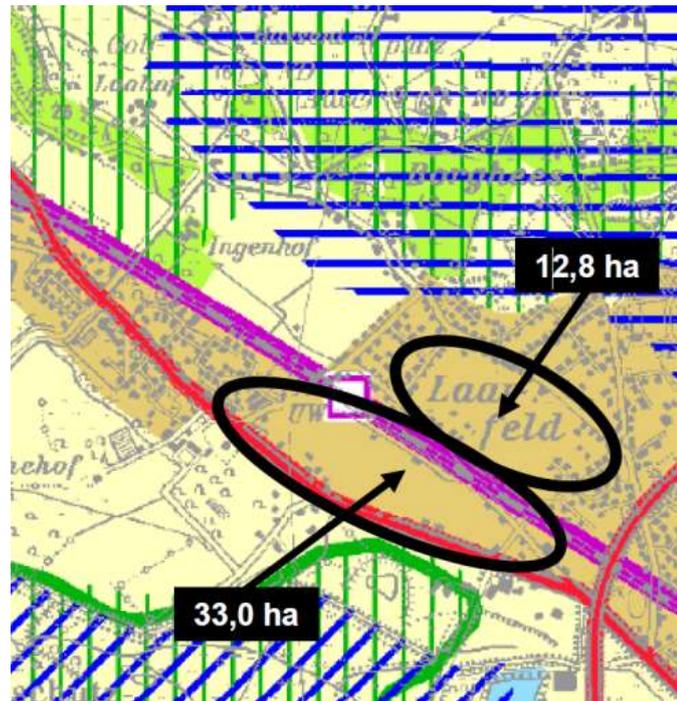


Abbildung 35: Bereich Hühthum
Auszug aus dem GEP 99

Dieser Bereich ist im Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Sobald die derzeit im Flächennutzungsplan im Bereich Hühthum dargestellten Wohnbaupotenzialflächen erschöpft sind, können die ASB-Flächen im GEP unter der Voraussetzung, dass der Bedarf gegenüber der Bezirksregierung nachgewiesen wird, in Anspruch genommen werden.

Für diesen Bereich, der ca. 33 ha umfasst, ist in dem Planfeststellungsverfahren kein Lärmschutz vorgesehen.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Errichtung eines Lärmschutzes.

Laarfeld

In dem zuvor dargestellten Auszug aus dem GEP 99 ist nördlich der Gleisanlagen eine zweite ASB-Fläche dargestellt. Dieser knapp 13 ha große Bereich stellt somit ebenfalls eine Wohnbaureservefläche dar.

Die Planungen der DB AG sehen an der Stelle einen Lärmschutz vor. Somit verbessert sich die immissionsschutzrechtliche Situation dieser ASB-Fläche.

Bereich Eltener Straße / Felix-Lensing-Straße / Weidenstraße / Bahn

Im Bereich Eltener Straße / Felix-Lensing-Straße / Weidenstraße / Bahn liegt im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein eine Potenzialfläche zur Entwicklung von Wohnbauland mit einer Größe von ca. 27.000 m².



Abbildung 36: Bereich Eltener Straße / Felix-Lensing-Straße / Weidenstraße / Bahn
Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein

Entlang der Bahnlinie in diesem Bereich sollen seitens der DB AG Flächen im Umfang von rd. 3.600 m² erworben werden. Somit wird die der Stadt Emmerich am Rhein dann noch zur Verfügung stehende Potenzialfläche zur Entwicklung von Wohnbauland in diesem Bereich entsprechend vermindert.

Der Bereich soll künftig durch eine Schallschutzwand geschützt werden. Dadurch verbessert sich die immissionsschutzrechtliche Situation dieser Potenzialfläche.

Fazit

Insgesamt wird festgehalten, dass sich durch die Flächeninanspruchnahme der Planungen der DB AG sowohl die gewerblichen als auch die Wohnbaupotenzialflächen verkleinern.

Durch die geplanten Schallschutzwände verbessert sich der Immissionsschutz sowohl für bereits vorhandene Wohnnutzungen als auch für geplante Wohnbauflächen. Allerdings sehen die Planungen der DB AG nicht in allen schutzwürdigen Bereichen des Planfeststellungsabschnittes Schallschutz vor. Im Bereich des Bahnhofes fordert die Stadt Emmerich am Rhein Schallschutzvorkehrungen. Weitere Ausführungen zu

dieser Forderung sind in Kapitel 6.5 Immissionssituation in den Ortsteilen und die daraus resultierenden Forderungen zu finden.

In diesem Kapitel wurde darüber hinaus nochmals auf die städtebauliche Bedeutung der Gestaltung der Schallschutzwände hingewiesen. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert die Beachtung des dafür aufgestellten Konzeptes. Weitere Ausführungen zu dieser Forderung befinden sich in Kapitel 1.3.3 Städtebauliche Einbindung.

1.4 Streckenausrüstung

Elektromagnetische Verträglichkeit

In Kapitel 8.1 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 sowie in das Grundwasser obliegt im Stadtgebiet Emmerich am Rhein dem Landrat des Kreises Kleve, der unteren Wasserbehörde; entsprechendes gilt für die Einleitung in diese Gewässer.

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

Während der Bauwerksmaßnahmen muss das Grundwasser bauzeitlich abgeführt werden.

Die Stadt Emmerich am Rhein weißt 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 einschließlich 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 gelten das Bundesimmissionsschutzgesetz und auch die AVV Baulärm.

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

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

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

2.2 Baustraßen

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

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

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

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

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.

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

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

Durch Bauverkehre verursachte Erschütterungen sind zu minimieren.

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

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

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

- Bei den Straßen Bremer Weg, Windmühlenweg, An der Fulkskuhle, Eduard- Künneke-Straße, Kämpchenstraße und Weidenstraße handelt es sich um Wohnbe- reiche. Hier ist Baustellenverkehr zu unterbinden.

- Die Straßen Im Polderbusch und Heideweg sind verkehrsberuhigt in Pflasterbau- weise ausgebaut. Einer Nutzung als Baustraße wird nicht zugestimmt.

- Die Wirtschaftswege im Bereich des Stadtgebietes Emmerich am Rhein sind zu einem großen Teil mehrfach saniert/überarbeitet worden. Dies impliziert, dass diese Wege aller Wahrscheinlichkeit nach Teer/Pech beinhalten. Entsprechende Untersu- chungen, vor Verwertung, sind durchzuführen.

- Die Straße An der Landwehr steht dem öffentlichen Verkehr in Teilbereichen nicht mehr zur Verfügung. Die Umleitungsstrecke über das Flurstück Gemarkung Vrsasselt, Flur 8, Nr. 314 befindet sich in Privatbesitz.

2.3 Baustellen/ Massenkonzent

Aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein muss für die Umsetzung der Baumaßnah- men ein Baustellenkonzept erstellt werden, aus dem hervorgeht, wie mit den Auswir- kungen auf die Nachbarschaft im Hinblick auf Immissionsschutz, Sicherheit, Beschi- ckung der Lagerflächen, Einrichtung Recyclinganlagen, etc. umgegangen wird. Ein Bauzeitenplan ist erforderlich.

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

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

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

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

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

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 Frühjahrsmonaten lang anhaltende hohe Grundwasserstände geben, die die vor Ort befindlichen Gräben füllen und so wenig Kapazität für abzusenkendes Grundwasser bieten.

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 3.4 (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 bezüglich der jahrelang andauernden Großbaustelle eine erhebliche Toleranz im Umgang mit den Belästigungen, etc. erwartet, dies kann nur durch aktive Einbindung bewältigt werden.

3 SICHERHEITSKONZEPT

3.1 Allgemein

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

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

Auf diese grundlegenden Herausforderungen geht die Deutsche Bahn in ihren Planfeststellungsunterlagen nur ungenügend ein. Ein Übersichtplan ‚Zuwegungen für Rettungseinsätze‘ (Anlage 3.4, Ordner 1) und zwei Detailansichten bzw. Schnittzeichnungen (Anlagen 8.6, Ordner 3) 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 im Kapitel 3.5 ‚Sicherheitskonzept‘ darauf ein, von welchen Vorgaben sie sich leiten lässt und wie diese 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 laut 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 Hochgeschwindigkeitstrecke, 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 beruhen, auch auf deutsche Anforderungen an die Sicherheitsvorkehrungen übertragen werden. Insofern orientiert sich der Forderungskatalog auch daran.

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

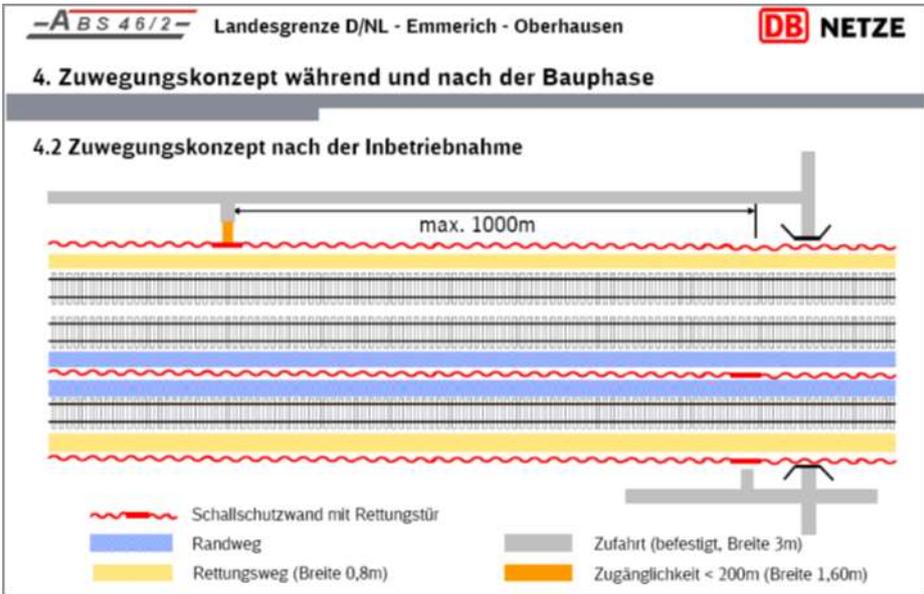
3.3 Aussagen der DB AG zum Zuwegungskonzept für Rettungswege

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

Die Bahn sieht Zuwegungen vom Rettungsweg (z. B. Straße) an die Bahnanlage (also: Zufahrten und Zugänge) für Fremdrettungskräfte im maximalen Abstand von 1.000 m vor. Bei Eisenbahnbrücken oder Schallschutzbauwerken kann dieser Abstand auch größer sein als 1.000 m, dann sind jedoch die Zuwegungen als Zufahrten zu errichten, die auch im Gegenverkehr befahrbar sind.

Zufahrten sollen eine Mindestbreite und -höhe von 3,50 m aufweisen, ausreichend befestigt sein und bis an den Bahnkörper heranreichen. Sind sie als Stichtrassen ausgeprägt, sind am Ende der Zufahrten geeignete Wendeanlagen vorzusehen (Wendehammertyp 2 lt. Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85 / 95).

Zugänge sind max. 100 m lang, verfügen über einen trittfesten, ebenflächigen Untergrund, haben eine Neigung von nicht mehr als 10 %, oder sind als Treppen ausgebildet mit einer Mindestbreite von 1,60 m (Begegnungsverkehr) und einer Mindestdurchgangshöhe von 2,20 m.



Rettungswege verlaufen neben den Gleisen, sind mindestens 0,80 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 3.4 fast ausschließlich Rettungszufahrten von Süden her, d.h. von der Bundesstraße 8 aus vorsieht. Die Verlängerung des bahnparallel verlaufenden ‚Bahnwegs‘ nördlich der Gleise und östlich des Schwarzen Weges (hier reduziert er sich auf einen nicht befestigten Weg) bietet bis zur Landwehr bei Bahn km 59,4 ebenfalls einen Zugang zum Gleis. Der Blinde Weg und die Löwenberger Straße, nördlich des Bahnhofs Emmerich, kommen ebenfalls dafür infrage. Weiter westlich im Ortsteil Hüthum kann die Straße ‚In der Laar‘ ebenfalls einen Zugang zum Gleis von Norden her sichern. Stattdessen fokussiert sich die Bahn anscheinend überwiegend auf Zuwegungsmöglichkeit für Rettungseinsätze von der südlich verlaufenden B 8 her. Entsprechend sehen die Planungen der DB AG insgesamt in sieben von neun Fällen verbleibende Stichstraßen von der B 8 aus als Rettungszufahrten vor, von denen sechs am Gleis in einem Wendehammer enden.

<u>Zuwegungen</u>	<u>Entfernung zur nächsten Zufahrt</u>
Schwarzer Weg (PFA 33) Bahn-km 57,650	1025 m
Jahnstraße Bahn-km 58,675	1025 m
Löwenberger Hof Bahn-km 59,000	890 m
Zufahrt zum Gleisgelände Bahn-km 60,340	690 m

<u>Zuwegungen</u>	<u>Entfernung zur nächsten Zufahrt</u>
An der neuen EÜ Löwentor Bahn-km 61,292	950 m
Bremerweg Bahn-km 62,280	990 m
Kämpchenstraße Bahn-km 63,270	990 m
Langgattweg Bahn-km 64,125	855 m
Felix-Lensing-Straße Bahn-km 64,940	815 m

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

Maßstab für die Beurteilung des hier vorliegenden Zuwegungskonzeptes (siehe Anlage 15) für den PFA 34 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 Feuerchutz 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, insofern Zugänge und Zufahrten in ausreichender Anzahl entweder bereits vorhanden sind oder geschaffen werden müssen. Voraussetzung für einen erfolgreichen Einsatz ist die Verfügbarkeit ausreichender Löschmit-

tel 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 Überflurhydrantenschlüssels 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 inkl. 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 in den Unterlagen jedoch 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, sodass 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 Überflurhydrantenschlüssels 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 Wendehammertyp 2 keinesfalls als ausreichend zu erachten. Maßgebend ist im Übrigen nicht die genannte Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85 / 95), sondern die RAS06 (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 vorwiegend über die B 8 von Süden erfolgen. Insofern hat sie Rettungstüren in den Schallschutzwänden vorgesehen, die allein ein Ver-

lassen 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, sodass im Rettungsfall ein Verlassen der Schienentrasse auch nach Norden hin möglich ist bzw. gleichermaßen auch von nördlich parallel verlaufenden Straßen die Rettung von Notfallpatienten erfolgen kann. Diese Forderung bezieht sich nicht allein auf die von der DB AG vorgesehenen Zuwegungen.

Die in der folgenden Aufzählung blau gedruckten Zuwegungen bahnlinks wie auch 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 Streckensicherheit orientieren, die grundsätzlich eine Zugänglichkeit zum Gleisbett alle 200 m vorsieht. Die Forderungen sind in einer Tabelle übersichtlich aufgelistet und dem Anhang zur Stellungnahme zu entnehmen.

Südliche Streckenseite (bahnlinks)

Km 57,650 Schwarzer Weg – km 58,10 Ziegeleigelände – km 58,675 (DB) Blackweg – km 59,20 Blackweg – km 59,565 (DB) Löwenberger Hof – km 59,800 Löwenberger Hof – km 60,03 FÜ Nierenbergerstr. – 60,34 DB-Gelände nahe Jet-Tankstelle – km 60,50-60,75 DB-Gelände – km 60,87-60,95 DB Parkplatz – km 61,03 westl. Ausfahrt Unterführung – km 61.50 Wallstr. - km 61.65 Kurve Wallstraße - km 61,70 Parkplatz Dänisches Bettenlager – km 62,30 Bremer Weg – km 62.58 Jürgensstraße – km 62,90 Sportplatz Eintracht – km 63,20 (DB) Kämpchenstraße – km 63,60 Langgattweg – km 63,90 Langgattweg – km 64,125 Langgattweg – km 64,38 Koppelweg – km 64,65 Weidenstraße – km 64,94 (DB) Felix-Lensing-Straße

Nördliche Streckenseite (bahnrechts)

Km 57,65-59,15 Bahnweg – km 58,67 Jahnstraße – km 59,10 A. d. Landwehr – km 59,40 Fa. Convent – km 59,56 Fa. GFG - km 59,90 Baustr. Rotterdamer Str. – km 60,10 Baustr. Blinder Weg – Km 60,28 Baustr. Blinder Weg – km 60,435-60,69 Blinder Weg – km 61,00 Löwenberger Hof – km 61,292 Freigelände ehem. Vennhofen – km 61,58 westl. Parkseite – km 61,95 Seufzer Allee/Hubert-Fink-Str. – km 62,28 Bremer Weg – km 62,60 üb. Fl.- st. 406 – Km 62,85 BE-Fläche Borgheeser Weg –

km 63,30 In der Laar - km 63,60 In der Laar – Km 63,85 In der Laar - km 64,13 östl. Bü Ingenkampstr. - km64,41 Ingenkampstr./Feldweg – km 64,90 Felix-Lensing-Str.

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

Durch die überwiegende Lage des PFA im Innenstadtbereich ist die verkehrliche Anbindung ausreichend und es muss, außer an den von der Bahn einzurichtenden Zufahrten, lediglich eine weitere Aufstellfläche an der südlichen Bahnseite geschaffen werden.

- Bahn-km 62,90 Baustraße Eintracht Sportplatz

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 Notausgangstüren 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 Überflurhydrantenschlüssels nach DIN 3223 öffnen lassen.

Am Streckenabschnitt 3.4 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 34 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 3.4 entlang der Bahnstrecke dafür Sorge zu tragen, dass an den noch zu beschließenden Zuwegungen für Rettungseinsätze zusätzlich zu dem ungenügenden Löschwasserangebot so viel zusätzliche Wassermengen bereitgestellt werden, dass insgesamt an jeder Wasserentnahmestelle eine notwendige Versorgung mit Löschwasser von 6000 l / min. sichergestellt werden kann.

3.4.3 Streckensicherheit und Bahnerdung

Das auf der Strecke Oberhausen – Landesgrenze verantwortliche Bahnsicherheitsmanagement hat seinen Dienstsitz in Duisburg, ein entscheidender Nachteil für jedes Notfallszenario. Die Sicherheitsvorschriften der Bahn sehen vor, dass im Unglücksfall

der für den Streckenabschnitt verantwortliche Notfallmanager erst den Unglücksort aufsucht, bevor er vor Ort die notwendige Stromabschaltung und Erdung des entsprechenden Gleisabschnittes veranlasst. Das kann, sollte sich ein Unglück im PFA 3.3 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 Notfalleitstelle 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 die Strecke mit fernbetätigten Erdungsschaltern ausgestattet sein. 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 3.4, 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. 4-5 m hohen Lärmschutzwände lassen eine Inaugenscheinnahme der Einsatzstelle selbst nicht zu. Die Einsatzstelle kann weder im Hinblick auf ihre genaue Lage (Bahn km Angaben sind an den Pfeilern der Oberleitung angebracht / Orientierung für Lokführer, diese sollen auf den Außenseiten der Lärmschutzwände zusätzlich dargestellt werden / Orientierung für Feuerwehr), noch auf Gefahren die von dieser Lage ausgehen eingeschätzt werden. Eine einsatztaktische Beurteilung der Situation im Hinblick auf Gefahrenschwerpunkte ist durch den Einsatzleiter nur mit erheblichem, zeitlichem Verzug durchführbar.

Dies stellt eine Gefährdung auch der eigenen Kräfte dar. Aus diesem Grund fordert die Feuerwehr eine Transparenz in der geschlossenen Lärmschutzwand, möglicherweise in Form eines nur 50 cm hohen, durchgehenden, transparenten Bandes, welches im Einsatzfall von entscheidender Bedeutung sein kann.

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

lung Bestandteil eines rechnergestützten Programms sein, dass mit den Einsatzleitstellenrechnern entlang der Strecke vernetzt ist. So muss es im Einsatzfall möglich sein, dass die diensthabende Person der Einsatzleitstelle wie 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 bisher leider nicht erfolgt.

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

Für den Planfeststellungsabschnitt 3.4 schlägt die Emmericher Feuerwehr folgende Örtlichkeiten vor, die zu Behandlungsplätzen umgerüstet werden sollten:

- bahnlinks: den Sportplatz Eintracht an der Ecke B 8/ Borgheeser Weg,
- bahnrechts: den ehm. Sportplatz an der Fulkskuhle

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

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

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 die Bahn und das 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. 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 einer Inanspruchnahme, auch vorübergehenderweise, vor, während und nach Abschluss der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen um mögliche Schäden durch die Baumaßnahme später zu ersetzen.

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

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

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

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

Der Stadt Emmerich am Rhein fordert eine Flächenbilanz ein. Diese stellt die abzugebenden Grundstücksflächen (17.152 m²) denen gegenüber, die durch neue Bauwerke, Straßen, usw. hinzukommenden und in die Straßenbaulast der Stadt Emmerich am Rhein fallen werden (siehe auch Anlage 16):

Sportanlagen

Sportplatzanlage VfB Rheingold 07 e.V.

Gemarkung Emmerich, Flur 30, Flurstücke 891, 1253 und Flur 32, Flurstücke 303, 200, 308, 309,

Die Grundstücksflächen der Sportplatzanlage des VfB Rheingold inkl. der vorhandenen Gebäude (Vereinsheim) stehen im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein. Die Flächen stellen zudem Entwicklungsflächen für die Stadt dar. Aus diesem Grunde ist sicherzustellen, dass durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen diese Entwicklungschancen auch für die Zukunft erhalten bleiben. Hinzu muss dafür Sorge getragen

werden, dass dort für bestehende und auch für künftige Gebäude ein entsprechender Schutz vor Schäden gegen Erschütterungen getroffen wird.

Für diese, wie auch für alle weiter genannten und bereits zu den verschiedenen Zwecken genutzten Immobilien wird seitens der Stadt gefordert, dass für den Fall, dass unmittelbar an den Gebäuden ein zusätzlicher Lärmschutz erforderlich wird, die sich daraus ergebenden Kosten von der Bahn zu tragen sind.

Sportplatzanlage des TC RW Emmerich e.V.

Gemarkung Emmerich, Flur 32, Flurstücke 310, 311, 306, 361

Für die Grundstücksflächen des Tennisclubs Rot-Weiß Emmerich, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft des Sportgeländes des VfB Rheingold befindet, gelten im Grunde die gleichen Bedingungen. Auch dort sind Pachtverträge und Erbpachtverträge geschlossen worden. Die Gebäude (Vereinsheim mit Umkleide- und Sanitärräumen und die Tennishalle) gelten ebenso wie beim VfB Rheingold unter anderem der internen Kommunikation und sind so gegen Lärm zu schützen. Auch ist dafür Sorge zu tragen, dass dort entsprechende Erschütterungen aus den bereits geschilderten Gründen vermieden werden.

Eugen-Reintjes-Stadion

Gemarkung Emmerich, Flur 32, Flurstücke 360, 361, 112

Das Stadion wird neben dem Vereins- auch für den Schulsport genutzt. Um dort weiterhin einen störungsfreien Schul- und Sportbetrieb durchführen zu können, ist es erforderlich, dass keine Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen erfolgen. Um den Gebäudebestand weiterhin schadenfrei zu erhalten, ist auch hier dafür Sorge zu tragen, dass keine Erschütterungen entstehen.

Sportplatzanlage Emmericher Turnverein 1883 e.V.

Gemarkung Emmerich, Flur 8, Flurstück 1002

Die Sportplatzanlage des Emmericher Turnvereins steht ebenfalls im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein. Das Vereinsgebäude ist im Eigentum des Vereins. Die Sportplatzanlage liegt unmittelbar an den Gleisen im Bereich des Bahnhofs. Um dort

einen geordneten Sportbetrieb aufrechterhalten zu können, ist es erforderlich, dass dort ein geeigneter Schallschutz gewährleistet ist, um eine, dem Sportbetrieb entsprechende, Kommunikation zu gewährleisten. Weiter wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dieser Sportplatzanlage auch um eine Fläche handelt, die künftig ggfls. einer anderen Nutzung zu geführt werden soll. Erschütterungen und Lärm sorgen dafür, dass ein Wertverlust entsteht. Dieser Wertverlust ist auszugleichen. Entsprechende Wertermittlungsgutachten sind zu erstellen.

Sportplatzanlage Eintracht Emmerich 09/20 e. V.

Gemarkung Hüthum, Flur 7, Flurstücke 124, 125, 126, 138, 139, 194, 215, 217, 127

Auch die Sportplatzanlage des Vereins Eintracht Emmerich grenzt unmittelbar an die Bahntrasse. Auf dem Grundstück sind neben den Fußballfeldern auch sechs Tennisplätze errichtet worden. Für die Flächen der Tennisplätze und der Vereinsgebäude wurde ein Erbbaurechtsvertrag abgeschlossen, für die weiteren Flächen ein Pachtvertrag. Bei dem Verein handelt es sich um den mitgliederstärksten Sportverein der Stadt. Das Vereinsleben findet im Wesentlichen in den Vereinsgebäuden statt. Dort werden auch Schulungen auf Vereins- und Verbandsebene durchgeführt. Für solche Kommunikations- und Schulungsbereiche ist dafür Sorge zu tragen, dass ein entsprechender Lärmschutz gegeben ist. Gleiches gilt auch für den dortigen Sportbetrieb. Um die Vereinsanlagen schadenfrei zu erhalten, ist ebenfalls dafür Sorgen zu tragen, dass Erschütterungen ausbleiben.

Auf dem Gelände des Vereins ist nach den vorliegenden Planungen ein Regenrückhaltebecken für die Bahnunterführung vorgesehen. Ein solches Rückhaltebecken würde nicht nur die ohnehin engen Möglichkeiten des Vereins auf dem Gelände beeinträchtigen, es würde auch erhebliche Einschränkungen im Sportbetrieb geben. Aus Sicht des Fachbereiches Immobilien kann ein solches Becken auch auf der anderen Seite der Trasse erfolgen. Auch dort ist die Stadt Emmerich am Rhein Eigentümerin einer Grundstücksfläche, die ohnehin nur als Koppel genutzt wird. Einer geplanten Baustraße/ Baustelleneinrichtungsfläche kann nicht zugestimmt werden, da dies den Verein zusätzlich einschränken würde.

Zudem befindet sich im 1. OG des Vereinsheims, Borgheeser Weg 1, eine Wohnung. Die verzeichnete Nutzung wird mit dem Kennbuchstaben M gekennzeichnet. Um künftig auch die Vermietbarkeit für dieses Objekt weiter gewährleisten zu können ist

ein Schallschutz unabdingbar. Die Übernahme der Kosten für Maßnahmen die ggfls. am Gebäude erforderlich werden, wird hiermit gefordert. Sofern durch Erschütterungen, die maßnahmenbedingt sind, am Objekt Schäden entstehen, wird hiermit schon heute Schadenersatz geltend gemacht.

Sportplatzanlage DJK Hüthum-Borghees e.V.

Gemarkung Hüthum, Flur 20, Flurstück 63

Die gesamten Grundstücksflächen der Sportplatzanlage der DJK Hüthum-Borghees, inkl. der dortigen Vereinsgebäude stehen im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein und sind an den Verein verpachtet. Auch für diese Platzanlage gilt, dass für die dort stattfindenden Schulungen und den Sportbetrieb ein geeigneter Schallschutz erfolgt, der Beeinträchtigungen verhindert. Darüber hinaus ist dafür Sorge zu tragen, dass ein Schutz vor Erschütterungen erfolgt, der in der Lage ist, einen Wertverlust an Flächen und Gebäuden zu vermeiden.

TuS 08 Hüthum e.V.

Gemarkung Emmerich, Flur 4, Flurstück 417

Die Sportplatzfläche inkl. dem aufstehenden Vereins- und Umkleidegebäude steht im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein. Auch für diese Platzanlage gilt, dass für die dort stattfindenden Schulungen und den Sportbetrieb ein geeigneter Schallschutz erfolgt, der Beeinträchtigungen verhindert. Außerdem ist dafür Sorge zu tragen, dass ein Schutz vor Erschütterungen erfolgt, der in der Lage ist, dass ein Wertverlust an Flächen und Gebäuden vermieden wird.

Feuerwehr

Feuerwehrgerätehaus Hüthum

Gemarkung Hüthum, Flur 20, Flurstücke 15, 56

Das an der Straße „Auf dem Eyland“ gelegene Feuerwehrgerätehaus des Löschzuges Hüthum wird nicht nur für die Unterbringung der Fahrzeuge und sonstigen Gerätschaften des Löschzuges genutzt. Dort finden auch Schulungen statt, die es erforderlich machen, dass ein entsprechender Lärmschutz gegeben ist, der eine stö-

rungsfreie Kommunikation ermöglicht. Weiter beherbergt das Gebäude zwei Mietwohnungen. Diese Wohnungen werden ständig an Feuerwehrleute vermietet, die für einen ordnungsgemäßen Ablauf vor Ort Sorge tragen. Dies ist umso wichtiger, da die Feuerwehr in Emmerich als freiwillige Feuerwehr aufgestellt ist und auf das Engagement der Ehrenamtlichen angewiesen ist. Um künftig weiter eine Vermietung der Wohnungen zu einem angemessenen Mietzins zu ermöglichen, ist auch aus diesem Grunde für einen adäquaten Lärmschutz Sorge zu tragen. Weiter muss gewährleistet sein, dass Erschütterungen vermieden werden, um neben der Vermeidung des Wertverlustes auch für den Einsatz der Feuerwehr ein ordnungsgemäßes Gebäude betreiben zu können.

Spritzenhaus Eltener Straße

Gemarkung Hüthum, Flur 20, Flurstück 18

Die Stadt ist weiter Eigentümerin des ehemaligen Spritzenhauses an der Eltener Straße. Dieses Gebäude hat einen für den Ortsteil geltenden historischen Charakter. Derzeit wird es als Lagergebäude für Vereinszwecke genutzt. Um dieses Gebäude dauerhaft zu erhalten, ist auch dafür Sorge zu tragen, dass dieses Objekt von Erschütterungen verschont bleibt.

Verwaltungsgebäude

Rathaus

Gemarkung Emmerich, Flur 23, Flurstücke 388, 384, 418, 419, 420

Aufgrund der Bedeutung des im Eigentum der Stadt Emmerich stehenden Gebäudes, in dem Verwaltungstätigkeit, Schulungen und auch Sitzungen und Besprechungen mit Dritten stattfinden, ist ein umfassender Schallschutz erforderlich. Es handelt sich bei dem Objekt, um ein teilweise unter Denkmalschutz stehendes Objekt. Sofern am Objekt Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, sind diese dem Denkmalschutz entsprechend umzusetzen. Die Kosten dafür werden bereits jetzt geltend gemacht. Dies gilt auch für Schäden, die durch maßnahmebedingte Erschütterungen entstehen.

Fährstraße 4

Gemarkung Emmerich, Flur 23, Flurstücke 416, 417, 421

Die Stadt Emmerich ist im Rahmen des WEG Miteigentümerin des Objektes. Dort sind Teile der Verwaltung untergebracht, die sehr publikumsintensiv sind. Daher ist es unabdingbar, dass dort ein geeigneter Schallschutz erfolgt. Soweit dieses unmittelbar am Gebäude zu erfolgen hat, werden hiermit die Kosten schon geltend gemacht. Gleiches gilt für Kosten, die in Verbindung mit Erschütterungen entstehen, die auf die Baumaßnahme und/oder den künftigen Betrieb der Bahnstrecke zurückzuführen sind.

Schulen

Hanse-Realschule

Gemarkung Emmerich, Flur 25, Flurstücke 149, 150, 341, 377

Für die am Grollschen Weg liegende Hanse-Realschule handelt es sich um eine fünfzügige Schule im Sekundarbereich I. Die Schulgebäude liegen in unmittelbarer Nähe der Bahntrasse. Die Realschule vor Ort ist zwar ein auslaufendes Modell, jedoch soll dort zukünftig eine Gesamtschule eingerichtet werden. Um einen ordnungsgemäßen Unterricht gewährleisten zu können und auch um den dort unterrichteten Schülerinnen und Schülern einen den allgemeinen Standards entsprechenden Bildungsweg zu ermöglichen, ist ein adäquater Lärmschutz erforderlich. Auch die Vorgaben des Arbeitsschutzes sind hier mit in die Planungen einzubeziehen. Wie an allen anderen Objekten auch, ist dafür Sorge zu tragen, dass entsprechende Erschütterungen vermieden werden, um die Gebäude dauerhaft zu erhalten.

Europa-Schule

Gemarkung Emmerich, Flur 21, Flurstück 549, 403, 404, 406, 583

Die Europa-Schule inkl. der am Brink gelegenen Gebäudeteile ist ein ebenfalls vor Ort auslaufendes Schulmodell. Jedoch soll auch dieses Objekt künftig für die neue Gesamtschule genutzt werden. Hinsichtlich des Lärmschutzes und des Schutzes vor Erschütterungen gelten die für die Hanse-Realschule gemachten Aussagen.

Rheinschule

Gemarkung Emmerich, Flur 23, Flurstücke 440, 364, 438, 439

Bei der Rheinschule handelt es sich um eine Grundschule. Um die Lernqualität an dieser Schule im vorhandenen Umfang weiter gewährleisten zu können, wird ein vollumfänglicher Schallschutz gefordert. Dies beinhaltet auch, dass schon jetzt die Kosten geltend gemacht werden, die für Schallschutzmaßnahmen unmittelbar am Objekt gelten gemacht werden. Weiter wird gefordert, dass auch für dieses Objekt Sorge zu tragen ist, dass durch Erschütterungen keine Schäden entstehen und für den Fall dass diese der Fall ist, für die Beseitigung Schäden haftet wird.

Willibrord-Gymnasium

Gemarkung Emmerich, Flur 4, Flurstücke 1430, 1206

Für das Willibrord-Gymnasium, welches auf dem Gelände zusammen mit einer Dreifach-Sporthalle betrieben wird, werden ebenfalls die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen mit der Forderung auf Kostenübernahme, sofern am Objekt entsprechende Maßnahmen erforderlich werden, gefordert. Gleichzeitig gelten hier auch die Schadenersatzansprüche, die durch Schäden, die aufgrund von Erschütterungen, entstehen.

St. Georg-Grundschule

Gemarkung Hüthum, Flur 14, Flurstücke 204, 272, 273, 200

Die im Ortsteil Hüthum gelegene St. Georg-Grundschule liegt ebenfalls in unmittelbarer Nähe zur Bahntrasse. Eine Aufgabe dieses Schulstandortes ist nach der vorliegenden Schulentwicklungsplanung nicht vorgesehen. Auch für diese Schule sind hinsichtlich Lärm und Erschütterungen die bereits zur beschriebenen Voraussetzungen zu erfüllen. Weiter ist bei der verkehrsmäßigen Anbindung im Zusammenhang mit der Aufhebung der schienengleichen Bahnübergänge zu berücksichtigen, dass die entsprechende Schulwegsicherung gegeben ist.

Sonstige Gebäude

Plakatmuseum

Gemarkung Emmerich, Flur 24, Flurstück 250

Das Plakatmuseum ist eine kulturelle Einrichtung mit überregionaler Bedeutung. Das Objekt ist an einen Betreiberverein vermietet. Neben regelmäßigen Ausstellungen wird das Museum auch für Schulungen und für weitere Veranstaltungen genutzt. Um hier weiterhin den Kultur- und Schulungsbetrieb aufrechterhalten zu können, ist auch dieses Objekt vor Lärmemissionen zu schützen. Das Gebäude ist zudem mit großen Glasfassaden versehen. Hier ist ein besonderer Schutz vor Erschütterungen vorzusehen.

Stadttheater

Gemarkung Emmerich, Flur 25, Flurstück 341

Das am Grollschen Weg gelegene Stadttheater hat ebenfalls eine über die Grenzen der Stadt hinaus gehende Bedeutung. Es wird neben kulturellen Zwecken auch für schulische Zwecke genutzt. Um einen uneingeschränkten Betrieb auch künftig für dieses Objekt gewährleisten zu können, ist hier ein entsprechender Lärmschutz vorzusehen. Weiter ist das Objekt vor Erschütterungen zu schützen und es wird eine Kostenübernahme gefordert, sofern Lärmschutzmaßnahmen am Objekt vorzunehmen sind.

Rheinpark / Haus im Park

Gemarkung Emmerich, Flur 18, Flurstücke 332, 683, 267, 269, 158, 680

Bei dem Objekt handelt es sich um eine öffentliche Naherholungsfläche einschließlich eines kulturell genutzten Objektes. Um den Zweckbestimmungen weiter gerecht zu werden, ist ein Schallschutz zwingend erforderlich. Sofern unmittelbar am Gebäude Schallschutzmaßnahmen durchzuführen sind, wird hier schon Kostenersatz geltend gemacht. Dies gilt auch für Maßnahmen, die aufgrund maßnahmenbedingter Erschütterungen vorzunehmen sind.

Turnhalle Patersteede

Gemarkung Emmerich, Flur 21, Flurstück 580

Die ehemalige Turnhalle an der Patersteede wird derzeit als Lagerhalle genutzt. Mittelfristig sind jedoch für dieses Objekt ein Abriss und ein anschließender Neubau für eine Wohnnutzung geplant. Um hier eine Verwertbarkeit zu erhalten, sind auch dort ein entsprechender Lärmschutz sowie ein Schutz vor Erschütterungen zu gewährleisten. Mehrkosten für Lärmschutz am Gebäude sind von der Bahn zu übernehmen.

Wohngebäude `s-Heerenberger Straße 108

Gemarkung Emmerich, Flur 4, Flurstück 1072

Bei diesem Objekt handelt es sich um ein Zweifamilienhaus. Um künftig auch die Vermietbarkeit für dieses Objekt weiter gewährleisten zu können, ist ein Schallschutz unabdingbar. Die Übernahme der Kosten für Maßnahmen die ggfls. am Gebäude erforderlich werden, wird hiermit gefordert. Sofern durch Erschütterungen, die maßnahmenbedingt sind, am Objekt Schäden entstehen, wird hiermit schon heute Schadenersatz geltend gemacht.

Rheinmuseum

Gemarkung Emmerich, Flur 23, Flurstücke 254, 255, 256

Im Rheinmuseum, das sich im städtischen Eigentum befindet, wird neben der Präsentation von stadthistorischen und heimatkundlichen Exponaten auch für schulische Veranstaltungen genutzt. Aus diesem Grunde ist ein erhöhter Schallschutz dringend erforderlich. Sofern ein solcher Schallschutz am Gebäude vorgenommen werden muss, mache ich die daraus entstehenden Kosten schon jetzt geltend. Sofern es zu Schäden durch Erschütterungen kommt, werden diese Kosten hier ebenfalls geltend gemacht.

Unbebaute Grundstücke

Blackweg/Jahnstraße

Gemarkung Vrasselt, Flur 8, Flurstück 146, 148, 197

Die Stadt Emmerich am Rhein ist Eigentümerin einer rund 17.000 m² großen Grundstücksfläche, die im Flächennutzungsplan als gewerbliche Baufläche ausgewiesen ist. Die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens ist an die Verwertung der Fläche gekoppelt. Sofern es hier aufgrund von fehlendem Lärmschutz und zu befürchteten Erschütterungen zu verminderten Verkaufserlösen oder sonstigen Verwertungshemmnissen kommt, werden bereits jetzt Schadenersatzansprüche geltend gemacht. Sofern im weiteren Verfahren im Rahmen der Bebauung an den zu errichtenden Objekten erhöhte Maßnahmen für Lärmschutz erforderlich werden, werden die Mehrkosten dazu schon jetzt geltend gemacht.

An der Fulkskuhle

Gemarkung Emmerich, Flur 30, Flurstück 1342

Die Stadt ist Eigentümerin einer Entwicklungsfläche an der Straße „An der Fulkskuhle“. Anlehnend an die umliegende Bebauung ist diese Fläche für eine Wohnbebauung geplant. Auch diese Fläche liegt unmittelbar an der Bahnstraße. Analog der Ausführungen bei den Flächen Blackweg/Jahnstraße wird auch hier Lärmschutz, Maßnahmen gegen Erschütterungen und Übernahme erhöhter Kosten an zu errichtenden Gebäude gefordert.

Borgheeser Weg

Gemarkung Emmerich, Flur 29, Flurstück 13, 14

Das Grundstück am Borgheeser Weg kann, analog der Nachbarbebauung, ebenfalls mit Wohnhäusern bebaut werden. Um einen Wertverlust dieser Grundstücksfläche, die unmittelbar an die Bahntrasse angrenzt, entgegen zu wirken, wird ein Lärmschutz ebenso gefordert wie ein Schutz gegen Erschütterungen. Auch bei diesem Objekt gilt die Forderung, dass Mehraufwendungen am Objekt, die den Lärmschutz betreffen, von der Bahn übernommen werden.

Wallstraße

Gemarkung Emmerich, Flur 20, Flurstück 284

An der Wallstraße ist ein städtisches Gelände gelegen, welches derzeit noch als Parkplatz genutzt wird. In den Planungen der Stadt ist jedoch auch diese Fläche in der Zukunft als Wohnbaufläche geplant. Aus diesem Grunde werden auch für diese Fläche die zuvor genannten Forderungen eingebracht.

Seufzer Allee

Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstücke 925, 683, 278, 151, 447

An der Seufzer Allee ist der Gisbert-Lensing-Park gelegen. Dabei handelt es sich um eine städtische Naherholungsfläche, deren Funktion nur dann erhalten bleiben kann, wenn hier ein ordnungsgemäßer Lärmschutz gewährleistet ist.

Emmericher Kanuclub

Gemarkung Emmerich, Flur 16, Flurstück 111

Der Emmericher Kanuclub hat von der Stadt Emmerich am Rhein das Vereinsgelände gepachtet und dort ein Vereinsheim mit integriertem Bootshaus errichtet. Im Vereinsheim finden auch vereinsinterne Schulungen statt, die ein erhöhtes Maß an Konzentrationsfähigkeit erfordern. Aus diesem Grunde ist ein Schallschutz zu gewährleisten. Sollte dieser am Objekt angebracht werden müssen, so werden schon jetzt die dadurch entstehenden Kosten geltend gemacht. Ebenso ist dafür Sorge zu tragen, dass durch Erschütterungen keinerlei Schäden am Objekt entstehen.

Bootswerft Nordrhein

Gemarkung Emmerich, Flur 17, Flurstück 310

Die Grundstücksfläche ist für den Betrieb einer Bootswerft in Erbpacht vergeben worden. Unterirdisch wurde ein Regenrückhaltebecken eingebaut. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass durch Erschütterungen während der Baumaßnahmen und auch im fortführenden Betrieb keinerlei Schäden an diesem unterirdischen Bauwerk entstehen. Weiter wird Schallschutz gefordert, da vermieden werden muss, dass eine künf-

tige weitere Verwertung der Flächen wegen der Emissionen nicht mehr möglich ist bzw. die Flächen im Wert geschmälert werden.

Kolping-Werkstatt

Gemarkung Emmerich, Flur 13, Flurstück 469

Das vorgenannte Grundstück ist in Erbpacht an das Kolping-Bildungswerk verpachtet. Dieses Bildungswerk betreibt dort eine Ausbildungsstätte. Da es sich dabei um Schulungen handelt, werden entsprechende Schallschutzmaßnahmen gefordert. Für den Fall, dass bei späteren Vermarktungsbemühungen hier Wertminderungen aufgrund der Nähe der Flächen zur Bahntrasse entstehen, wird schon jetzt entsprechender Schadenersatz geltend gemacht. Dies gilt auch für Schäden am Gebäude, die aufgrund von Erschütterungen entstehen.

Theodor-Brauer-Haus

Gemarkung Emmerich, Flur 7, Flurstücke 1002, 1003 und 1004

Bei diesem Objekt handelt es sich um ein berufliches Bildungs- und Ausbildungszentrum. Die Immobilie ist im Erbbaurechtswege an das Theodor-Brauer-Haus verpachtet. Insbesondere wegen der schulischen Nutzung ist ein Schallschutz dringend erforderlich. Sofern Kosten hierfür am Objekt fällig werden, werden diese hiermit schon geltend gemacht. Hinsichtlich möglicher Schäden durch maßnahmenbedingte Erschütterungen wird hiermit schon Schadenersatz geltend gemacht.

5 DENKMÄLER

Schutzbedarf von Baudenkmalern

In den Planunterlagen werden unter „Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter“ nur die im Nahbereich der Trasse gelegenen Baudenkmalern gem. § 3 bzw. § 2 DSchG NRW benannt. Darüber hinaus gibt es im weitläufigen Umfeld der Bahnstrecke weitere Baudenkmalern, die ebenfalls besonders schützenswert sind.

Im Zusammenhang mit den verschiedenen Baumaßnahmen zum dreigleisigen Ausbau der Strecke mit den weiteren notwendigerweise zu errichtenden technischen Bauwerken im Planfeststellungsabschnitt 3.4 muss von tlw. erheblichen Erschütterungen ausgegangen werden, die sich negativ auf die Baudenkmalern auswirken können. So können sich Fugen lockern und herausfallen, was zu Schäden / Frostschäden am Bauwerk durch ungehindertes Eindringen von Wasser führt.

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

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

Die nachfolgend aufgeführten Baudenkmalern gemäß Denkmalliste der Stadt Emmerich am Rhein liegen im Bereich des Planungsabschnittes 3.4, zum Teil im weiteren Umfeld.

Die Aufzählung folgt dem Schienenverlauf von Vrssett in Richtung Hüthum.

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

01. Nr. 102	Brücke über den Netterdenschen Kanal, Netterdensche Str. 425
02. Nr. 90	Backstein-T-Haus Steinackerweg 71
03. Nr. 48	Hofanlage Dürkolfstr. 130
04. Nr. 01	Haus Hohe Sorge 15
05. Nr. 78	Hallenhaus Speelberger Str. 265
06. Nr. 60	Heilig-Geist-Kirche, Wassenbergstr. 55

07. Nr. 32	Jüdischer Friedhof, Wassenbergstr. 36	
08. Nr. 84	Friedhof Emmerich, Hansastr./Mühlenweg	städtisch
09. Nr. 47	Liebfrauenkirche, Frankenstr. 14	
10. Nr. 69	Galerie Haus im Park, Rheinpark	städtisch
11. Nr. 70	Gefallenendenkmal im Rheinpark	städtisch
12. Nr. 103	Ehem. Hafenzollamt Rheinpromenade 1	
13. Nr. 12	Grenzstein Gerhard-Storm-Str. / Dederichstr. 1	städtisch
14. Nr. 20	Kath. Pfarrkirche St. Aldegundis, Aldegundiskirchplatz 3	
15. Nr. 18	Torbogen vom ehem. Waisenhaus, Neuer Steinweg 25	
16. Nr. 73	Haus der Familie, Neuer Steinweg 25	
17. Nr. 86	Hof von Holland, Alter Markt 3	
18. Nr. 11	Grabmonument im Gisbert-Lensing-Park	städtisch
19. Nr. 08	Haus Steinstr. 15	
20. Nr. 09	Haus Steinstr. 17	
21. Nr. 10	Haus Steinstr. 19	
22. Nr. 82	Fassade Steinstr. 21	
23. Nr. 79	Wohn- und Geschäftshaus Steinstr. 26	
24. Nr. 80	Stadthaus Steinstr. 28	
25. Nr. 81	Stadthaus Steinstr. 30	
26. Nr. 104	Haus Steinstr. 33	
27. Nr. 37	Stadtmauerreste Rheinpromenade 39	
28. Nr. 36	Rathaus Emmerich, Geistmarkt 1	städtisch
29. Nr. 03	Kath. Pfarrkirche St. Martini, Martinikirchgang 5	
30. Nr. 15	Evgl. Christuskirche mit Glocken, Geistmarkt 33	
31. Nr. 83	Neuapostolische Kirche, van-Gülpen-Str. 5	
32. Nr. 00	Amtsgericht, Seufzerallee 20	
33. Nr. 87	Sozietät, Kleiner Wall 2	
34. Nr. 49	Wohnhaus Kleiner Wall 19	
35. Nr. 31	Sühnekreuz, Eltener Str./Ecke Wardstraße	städtisch
36. Nr. 101	Rheinbrücke, Klever Straße	
37. Nr. 30	Schlößchen Borghees, Hüthumer Str. 180	städtisch
38. Nr. 71	Gefallenendenkmal Hüthum, Hoher Weg 144	städtisch
39. Nr. 02	Haus Hassent, Hassentweg 70	
40. Nr. 96	Friedhof Hüthum, Eltener Str. 385	
41. Nr. 97	Grabstätte Lensing von 1910, Eltener Str. 385	
42. Nr. 98	Grabstätte Reintjes, Eltener Str. 385	
43. Nr. 99	Grabstätte Lensing von 1917, Eltener Str. 385	
44. Nr. 100	Grabstein Reyers, Eltener Str. 385	
45. Nr. 94	Hüthumer Mühle, Eltener Str. 393	
46. Nr. 28	Pfarrkirche St. Georg mit altem Kirchhof und Gisbert-Lensing-Gedenkkreuz sowie Bildstock, Georgstr. 1	
47. Nr. 74	Altes Gasthaus Christ, Eltener Str. 425	

Kurzbeschreibungen der einzelnen Baudenkmäler sind als Anlage 17 beigefügt.

Schutzbedarf der Bodendenkmäler

In den Planunterlagen werden unter „Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter“ nur die im Nahbereich der Trasse gelegenen Bodendenkmäler gem. § 3 bzw. § 2 DSchG NRW benannt.

Löwenberger Landwehr

Die mittelalterliche Löwenberger Landwehr ist mit den anderen Landwehrgräben als Bodendenkmal (Nr. 05) gem. § 3 DSchG NRW eingetragen. Die Löwenberger Landwehr kreuzt die Trasse bei Bahn km 59,2. Gemäß den Planfeststellungsunterlagen werden Eingriffe in das Bodendenkmal erfolgen. Die konkrete Planung ist mit den Denkmalbehörden einvernehmlich abzustimmen und denkmalverträglich umzusetzen.

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

Erwartete Bodendenkmäler

Die im Umfeld der Trasse bekannten archäologischen Fundstellen lassen durch die Baumaßnahmen weitere Funde erwarten. Im Vorfeld der Baumaßnahmen muss das weitere archäologische Vorgehen mit dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland abgeklärt werden.

Grenzbefestigung Emmerich-Elten

Ausweislich der Planunterlage (Ordner 1, Anlage 2, Ziffer 13.3.3, Erläuterungsbericht, S. 122 f. i.V.m. Ordner 7, Anlage 10.5) sind trassenferne Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Die Maßnahmen A/E 30 – Umbau nicht lebensraumtypischer Waldbestände - sowie A/E 31 – Waldrandunterpflanzung nicht lebensraumtypischer Waldbestände – liegen tlw. im Schutzbereich des als Bodendenkmal Nr. 15 in der Denkmalliste der Stadt Emmerich am Rhein eingetragenen Bodendenkmals „KLE 255, Grenzbefestigung Emmerich-Elten“. Es handelt sich hierbei um Relikte des 1.

Weltkrieges mit 3 Linien von Deckungsgräben und noch erhaltenen Sprenglöchern und Betonresten der Unterstände (Schutzbereichskarte siehe Anlage 18).

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

Relikte des 2. Weltkrieges

In dem Gebiet der trassenfern geplanten Kompensationsmaßnahmen befinden sich ebenfalls denkmalwerte Befestigungsanlagen des 2. Weltkrieges; ein Unterschutzstellungsantrag wurde seitens des Landschaftsverbandes angekündigt.

Im Vorfeld der Maßnahmen muss das weitere archäologische Vorgehen mit dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland abgeklärt werden.

6 SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Heutzutage lautet die Frage nicht mehr, ob Lärm krank macht, sondern in welchem Ausmaß. Das Umweltbundesamt beschreibt Lärm als psychosozialen Stressfaktor, der nicht nur das subjektive Wohlempfinden stört und belästigt, sondern auch schon bei niedrigeren, im Sinne von nicht gehörschädigenden Schallpegeln, unbewusst körperliche Stressreaktionen (extraaurale Wirkungen) auslöst.

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

von 30 bis 40 dB(A): moderate Effekte beobachtet (Körperbewegungen, Aufwachreaktionen, (40 dB = LOAEL) bewusste Schlafstörungen), wobei empfindliche Gruppen stärker betroffen sind.

von 40 bis 55 dB(A): Adverse Gesundheitseffekte messbar in Populationen. Empfindliche Gruppen sind jetzt erheblicher betroffen.

über 55 dB(A): Die Situation ist zunehmend als gefährlich eingestuft für die Gesundheit der Bevölkerung. Ein großer Teil der Bevölkerung ist stark belästigt (highly annoyed). Das Risiko für Herz-Kreislaufkrankheiten ist erhöht.

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

6.1 Lärmschutz aus städtebaulicher Sicht

Die Lärmschutzplanung der DB AG beruht im Wesentlichen auf der Errichtung von 2 bis 5 Meter hohen Schallschutzwänden aus Aluminium über Schienenoberkante sowie dem besonders überwachten Gleis. Schallschutzwände werden mit einem Regelabstand von $\geq 3,80$ Meter zum Gleis geplant. Dazu kommen streckenweise die Beton- Stützwände mit einer zusätzlichen Höhe von 0,5 bis 4 Meter. Teilweise können folglich die Bauwerke eine Höhe bis zu 9 Meter erreichen (weitere Ausführungen siehe Kap. 6.3.)

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

Besonders in Emmerich sind nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein innovative Kombinationen aus niedrigen Kleinstlärmschutzwänden in Verbindung mit Schienenstegdämpfern, vegetativen Gabionen oder teiltransparenten Wänden vorzusehen. Im Bereich der Wohn- und Gewerbebebauung ist mit vegetativen Gabionen oder vegetativen Lärmschutzwänden zu arbeiten. Die mit Steinen oder Erde gefüllten Drahtkörbe sind hochabsorbierend und bieten durch die Vegetation auch Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Zudem heizen sich die vegetativen Elemente nicht durch Sonneneinwirkung auf und verändern das Kleinklima mit Luftaustausch und Verwirbelungen durch Thermik geringer als Standardwände aus Aluminium oder Beton.

Es gibt zweckmäßige Alternativen, die eine verbesserte Einbindung in das Ortsbild gewährleisten. Der Schallschutz der Bürger steht an oberster Stelle. Es müssen adäquat gestaltete Lärmschutzwände in die Untersuchung der Planung integriert werden. Betonwände sollen in jedem Fall immer begrünt werden.

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.

Dies trifft besonders zu im Bereich des Emmericher Innenstadtbereichs bis hin zur B220 (Bahn-km 61,200 – 62,900), in dem der Zerschneidungseffekt der Lärmschutzwände besonders gravierend die Ortslage prägen wird; ebenso in Bereichen, in denen bisher ein offenes Umfeld und traditionelle Sichtbeziehungen ohne Angsträume bestanden, sollen diese auch erhalten bleiben. Dort 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.

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

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

Zudem wird beanstandet, dass bahnrechts zwischen km 60,200 und km 60,380 eine 5 Meter hohe Schallschutzwand seitens der DB AG angestrebt wird, diese jedoch nicht bis zu der 4 Meter hohen Schallschutzwand bei km 61,075 fortgeführt wird. Um die dahinter liegenden Bereiche mit Wohnbebauung (siehe Flächennutzungsplan) und die Kindertagesstätte Arche Noah an der Nierenberger Straße zu schützen erhebt die Stadt hier die Forderung, dass auch hier die Wohnanlieger einen Vollschutz erhalten. Das Planfeststellungsverfahren unterliegt der Einheitlichkeit. Aus dem Grund ist eine Aufteilung in verschiedene Abschnitte, wie die DB AG es im Bahnhofsbereich unternimmt, rechtlich unzulässig. Der Bahnhofsbereich darf lärmtechnisch nicht anders betrachtet werden, als der übrige Streckenabschnitt des PFA 3.4, auch wenn dort baulich keine Veränderung stattfindet, so kommt es zu einer Funktionsänderung der Gleise (siehe auch Kap. 6.5).

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.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Glaselemente als aktive Schallschutzmaßnahmen zu erbauen.

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

Es wird gefordert, dass starre geschlossene Wände mit Glas aufgelockert werden. Glas als Baustoff lässt Blickbeziehungen entstehen und die städtebauliche Verträglichkeit wird erheblich verbessert. Zudem wird auch die Wahrnehmung der Umgebung aus der Bahn heraus erreicht. Der Vorwurf, dass transparente Lärmschutzmaterialien wie Glas die akustischen Anforderungen (hochabsorbierend oder absorbierend) nicht erfüllen, ist nicht korrekt. Es gibt Systeme wie z.B. von Exelencium, Modell Clearwall HS, die die normierten Kriterien durch Kombinationen mit hochabsorbierenden Komponenten erfüllen. Gleichzeitig werden bei diesem System Spiegelungen, Verschmutzungen und Graffiti vermieden. Es erfolgt ein Verbund verschiedener Materialien (Aluminiumlamellen, transparenter Kunststoff, Betonelemente), so dass der Lärmschutz durch Hochabsorbtion (> 8 dB(A)) bei gleichzeitiger Transparenz erfüllt werden kann. In den Niederlanden sind transparente Wände auf weiten Teilen der Betuweroute Standard. Weitere Produkte, wie die m2m-Wand der Fa. Calma-tec, können die Höhe von vorgesehenen aktivem Lärmschutz deutlich mindern (z.B. von 4 m auf 2,88 m).

6.2 Bauleitplanerische Einordnung der trassennahen Bereiche

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

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

Flächennutzungsplandarstellungen

Für die an die Gleisanlagen im Planfeststellungsabschnitt 3.4 angrenzenden Bereiche beinhaltet der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Emmerich am Rhein folgende Darstellungen:

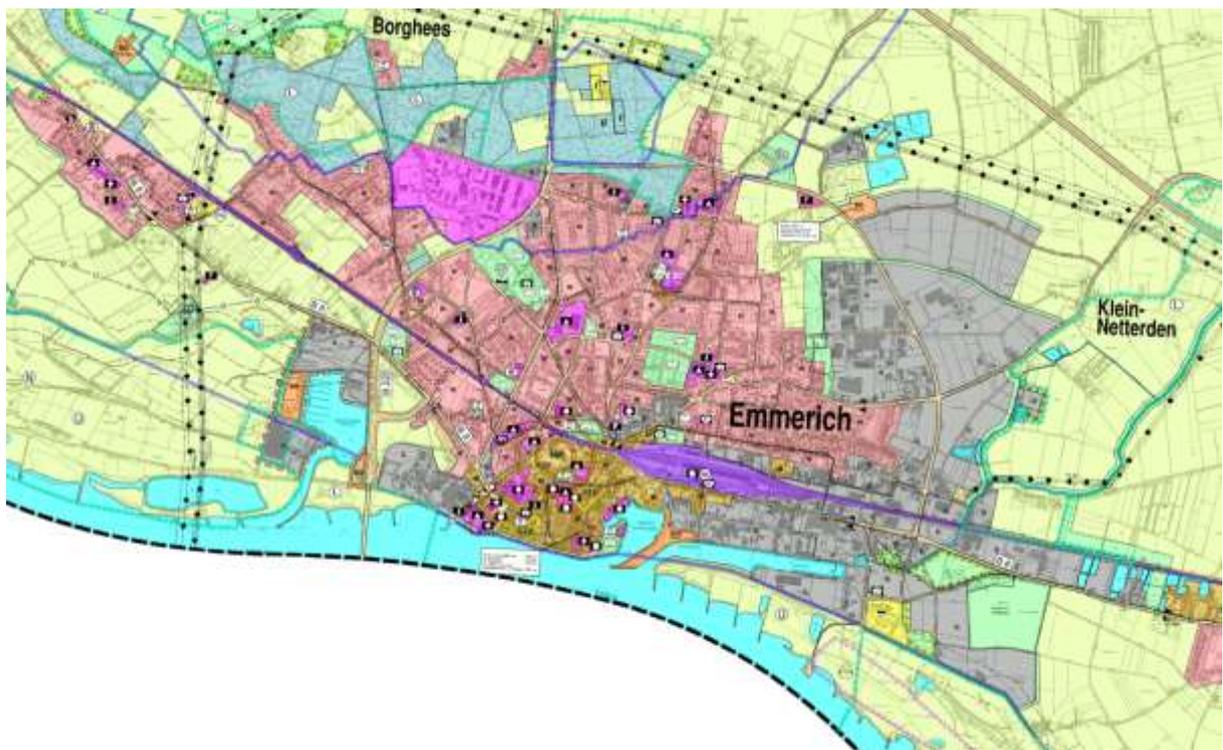


Abbildung 37: Auszug aus dem Flächennutzungsplan im Bereich des Planfeststellungsabschnittes 3.4

In der Ortslage Vrasselt, in welcher der betreffende Planungsabschnitt westlich des Schwarzen Weges beginnt, stellt der FNP auf der Nordseite der Gleisanlagen im Wesentlichen Grünflächen und landwirtschaftliche Flächen dar. Nur am äußersten

östlichen Ortsrand von Emmerich stellt der FNP angrenzend an das Gewässer Löwenberger Landwehr eine gewerbliche Baufläche dar. Auf der Südseite der Gleisanlagen stellt der FNP am Westrand des Siedlungsbereiches von Vrasselt eine gemischte Baufläche dar. Diese wird nach Westen hin durch die Darstellung einer gewerblichen Baufläche abgelöst. Getrennt werden diese beiden Darstellungen durch einen Grünstreifen. Vereinzelt finden sich südlich der Gleisanlagen in Vrasselt noch kleinere Wasserflächendarstellungen für vorhandene Teiche, die durch Abgrabungen ansässiger Ziegeleien entstanden sind.

In der Ortslage des zentralen Siedlungsbereiches von Emmerich zieht sich die in Vrasselt beginnende FNP-Darstellung gewerblicher Bauflächen beiderseits der Gleisanlagen bis zum Bahnhof hin. Südlich und südwestlich an den Bahnhof grenzen gemischte Bauflächen an, nördlich grenzt ein schmaler Streifen mit gewerblichen und gemischten Bauflächen an. Hieran schließt sich in Richtung Norden großflächig die Darstellung von Wohnbauflächen an. Zwischen dem Bahnhof und der B 220 als westlichen Siedlungsrand von Emmerich stellt der Flächennutzungsplan hauptsächlich Wohnbauflächen dar.

Westlich der B 220 im Ortsteil Hüthum schließt sich auf der Südseite der Gleisanlagen eine weitreichende Landwirtschaftsflächendarstellung an, während auf der Nordseite eine Wohnbauflächendarstellung folgt, die von einer Landwirtschaftsflächendarstellung unterbrochen wird. Ab der Ingenkampstraße tauschen Siedlungsbereich und landwirtschaftlicher Freiraum ihre Lage zum Gleiskörper. Westlich der Ingenkampstraße stellt der FNP nördlich der Gleisanlagen eine Fläche für die Landwirtschaft sowie eine Waldfläche für eine kleine Forstfläche kurz vor dem Ende des Planfeststellungsabschnittes dar, während sich südlich der Gleisanlagen die Darstellung einer Wohnbaufläche anschließt.

Konkrete Bauleitplanung und Innenbereichsbebauung

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

Abweichend von der FNP-Darstellung als Fläche für die Landwirtschaft sind jedoch im Ortsteil Hüthum die Grundstücke In der Laar 28 bis 44 von einer Abrundungssatzung gemäß § 34 Abs. 4 Ziff. 2 BauGB erfasst und daher als Bestandteil eines allgemeinen Wohngebietes zu erachten.

Im Bereich der Jahnstraße im Ortsteil Vrasselt stellt der Flächennutzungsplan eine gewerbliche Fläche dar. In Realität befinden sich an der Ostseite der Jahnstraße ausschließlich Nutzungen allgemeinen Wohnens. Die Planungen der DB AG haben diesen Bereich als Wohnen im Außenbereich, für den die Grenzwerte von Mischgebieten angesetzt werden, eingestuft. Dieser Einordnung mit den dazu gehörigen Grenzwerten stimmt die Stadt Emmerich am Rhein zu.

Fazit

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

6.3 Erläuterungen zu den geplanten Schallschutzmaßnahmen

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

Schallschutzwände sind nördlich der Gleise insgesamt auf 4585 Metern und südlich der Gleise auf 3500 Metern (von denen 200 Meter in PFA 3.5 verlaufen) beabsichtigt. Diese sollen laut DB AG aus dem Material Aluminium bestehen.

Zusätzlich zu den Aluminiumschallschutzwänden werden an einigen Stellen Stützwände aus Beton errichtet. Stützwände dienen zur Sicherung des Geländes oder des Höhenversatzes. Die Ansichtshöhe (gemessen ab Straßenniveau, bzw. bis Straßenniveau – je nach Stützwandtyp) der Stützwände kann zwischen 0,5 und 4 Metern betragen.

Es gibt zwei verschiedene Arten von Stützwänden: Ortbeton-Winkelstützwand werden außen an den Gleisen erbaut, während Stahlbeton-Fertigteilstützwände zwischen den Gleisen errichtet werden sollen siehe Abbildung 38.

In der folgenden Tabelle wird dargestellt, wo und in welcher Ansichtshöhe (gemessen ab Straßenniveau) Ortbeton-Winkelstützwände erbaut werden sollen:

Tab 3: Verlauf der Ortbeton-Winkelstützwände mit Ansichtshöhenangaben

Stützwand	Ansichtshöhe (gemessen ab Straßenniveau)
<i>[von km bis km]</i>	<i>[m]</i>
59,206 – 59,435	0,5 – 3,0
61,417 – 61,796	0,5 – 4,0
61,824 – 61,940	0,5 – 3,5
64,610 – 64,650	2,0 – 3,0

Zudem gibt es die Planungen Stahlbeton-Fertigteilstützwände zwischen den einzelnen Gleisen zu erbauen. Diese werden eine Stützwandhöhe von $\leq 0,5$ bis 2 Meter aufweisen, auf welche dann noch die Schallschutzwand aus Aluminium aufgesetzt werden soll. Die folgende Tabelle stellt dar, wo und in welcher Ansichtshöhe die Stahlbeton-Fertigteilstützwände erbaut werden sollen:

Tab 4: Verlauf der Stahlbeton-Fertigteilstützwände mit Ansichtshöhenangaben

Stützwand	Ansichtshöhe (gemessen bis Straßenniveau)
<i>[von km bis km]</i>	<i>[m]</i>
61,410 – 61,690	$\leq 0,5$
62,207 – 62,270	0,5 – 2,0

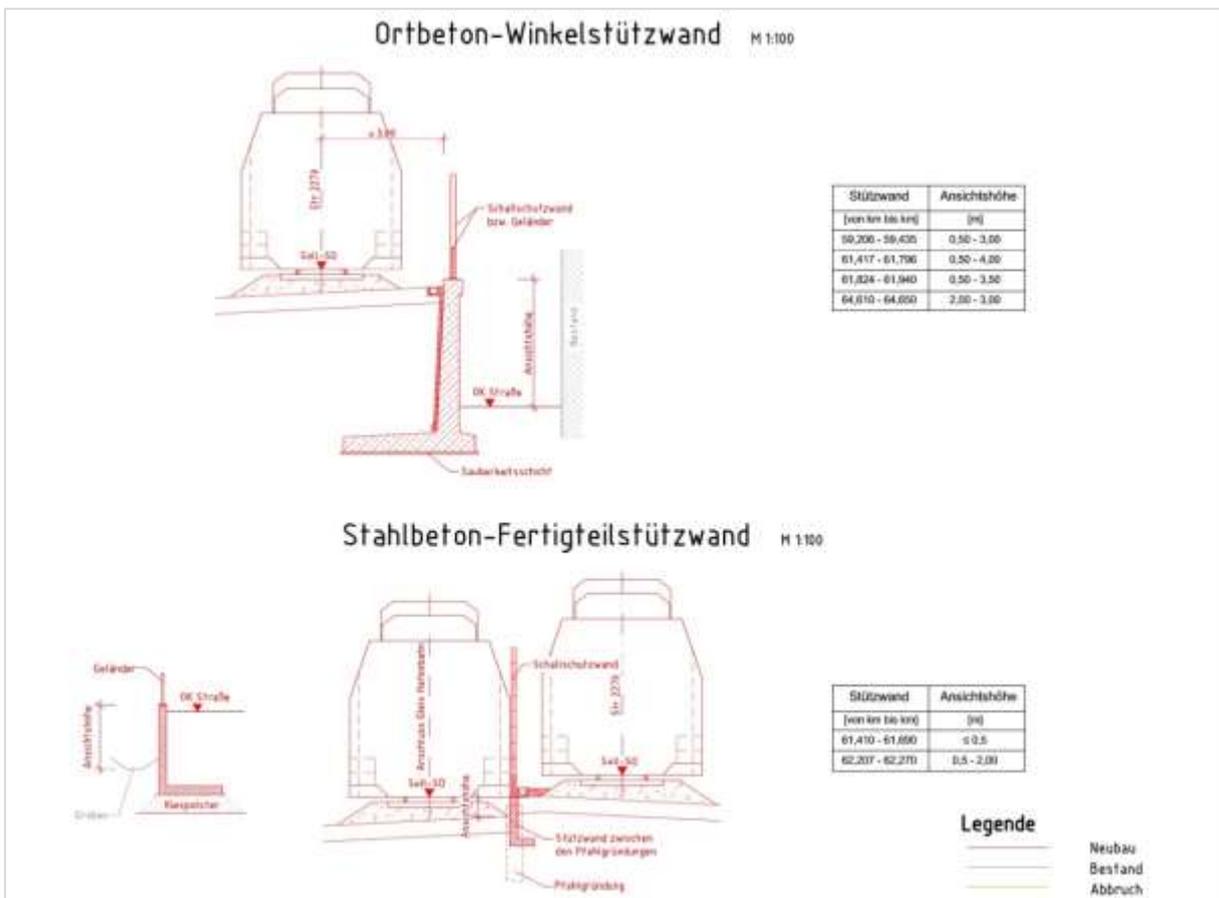


Abbildung 38: Darstellungen der Beton Stützwände

Die Aluminiumschallschutzwände werden auf die Betonstützwände aufgesetzt. Die Aluminiumwände haben laut DB AG zusätzlich zu den Stützwänden eine Höhe zwischen 2 bis 5 Meter ab Schienenoberkante (SO). Genauere Details sind den folgenden Tabellen zu entnehmen, welche die die aktiven Schallschutzmaßnahmen für den PFA 3.4 bahnrechts sowie bahnlinks zusammenstellen.

Tab 5 Außenwände bahnrechts

Bezeichnung	Von km	Bis km	Länge/ m	Höhe über SO/ m
1	59.475	60.200	725	4
2	60.200	60.500	300	5
3	60.380	60.435	190	4
4	61.250	61.800	550	5

5	61.800	64.200	2400	4
6	64.200	64.550	350	3
7	64.550	64.700	150	2

*Bahnhofsareal Bahn km 60.319 bis km 60.989

Tab 6: Außenwände bahnlinks

Bezeichnung	Von km	Bis km	Länge/ m	Höhe über SO/ m
Schallschutzmaßnahmen PFA (zum Schutz der Bebauung in PFA 3.3)				
1	57.700	57.750	50	4
2	57.750	58.000	250	2
Schallschutzmaßnahmen bahnlinks im PFA 3.4				
3	60.920	61.700	780	4
4	61.690	61.830	140	5
5	61.820	62.900	1080	4
6	64.000	65.000	1000	4
Schallschutzmaßnahmen bahnlinks im PFA 3.5 (nachrichtlich)				
7	65.000	65.200	200	4

*Bahnhofsareal Bahn km 60.319 bis km 60.989

Schallschutzwände werden mit einem Regelabstand von $\geq 3,80$ Meter und einem Mindestabstand von 2,35 Meter gemäß Unfallverhütungsvorschrift (GUV 30.1) zum Gleis geplant. Die Schemata eines Regelquerschnitts sowie einer Teilansicht einer 4 Meter hohen Aluminium Schallschutzwand sind in Abbildung 36 und Abbildung 40 dargestellt.

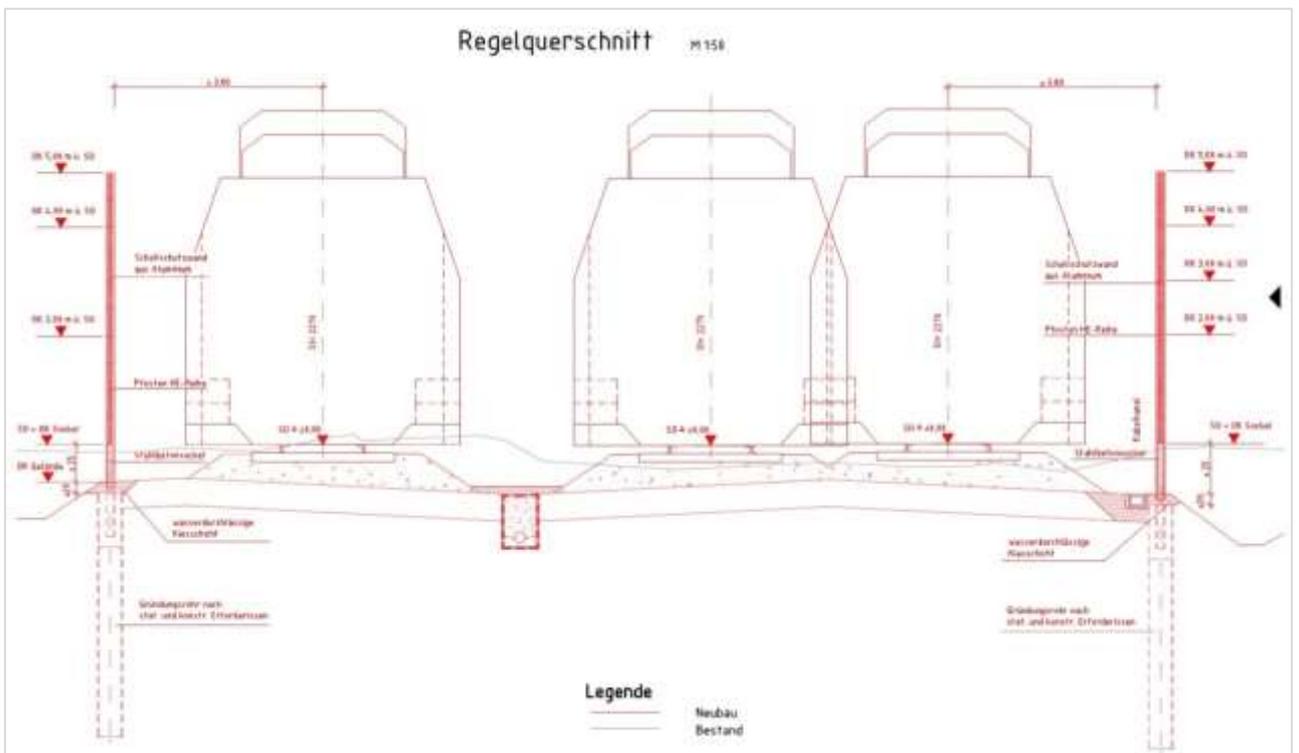


Abbildung 39 Regelquerschnitt

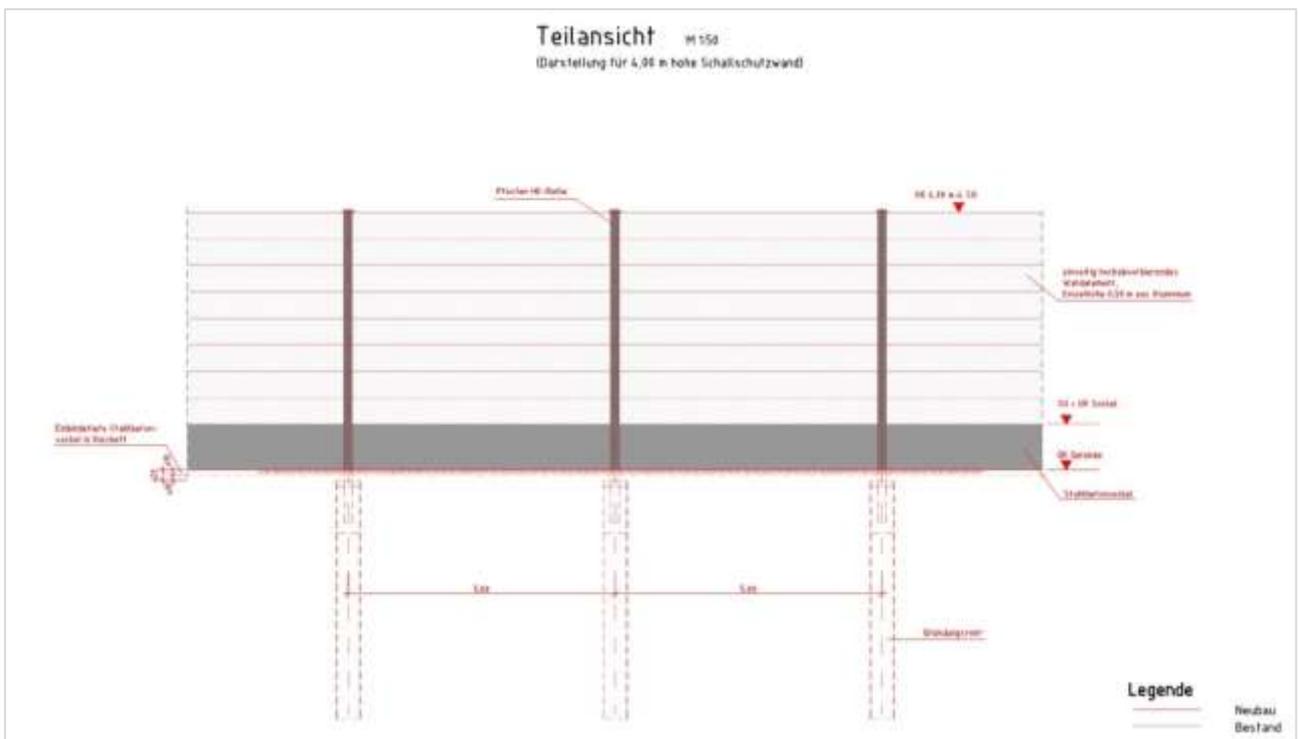


Abbildung 40 Teilansicht einer 4 Meter hohen Schallschutzwand

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

Gebiete im Bahnhofsareal im Bereich Bahn km 60,319 bis km 60,989 sollen keinerlei Schallschutzmaßnahmen erhalten. Wie schon in Kapitel 1.3.3 erläutert, handelt es sich bei dem Bahnhofsareal laut DB AG um keine wesentliche Änderung eines vorhandenen Verkehrsweges im Sinne der 16. BImSchV, weil kein zusätzliches Gleis verlegt werden muss. Aus dem Grund sind in dem Gebiet keine Schallschutzmaßnahmen seitens der DB AG geplant, um dieses Gebiet explizit zu schützen. Maßnahmen, die dort vorgenommen werden dienen lediglich dem Schutz anderer Gebiete (z.B. wenn eine Schallschutzwand für Anwohner des Innenstadtbereiches sich in das Bahnhofsareal hineinzieht). Nördlich der Gleise im Osten des Bahnhofsbereichs wird zum Schutz der Bewohner eine 5 Meter hohe Schallschutzwand geplant.

Der maßgebliche Wert für die Schallausbreitung am Immissionsort ist der ‚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 Fahrbahn-unterbau Brücken, Bahnübergänge u.ä.. Den Beurteilungspegel erhält man nach Abzug des bereits beschriebenen Schienenbonus (siehe dazu Kap. 6.7) 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 bis 4 der Anlage 13.2 dargestellt. Insgesamt wurden an ca. 4.700 Gebäuden Einzelpegelberechnungen mit Überprüfung der Einhaltung/Nichteinhaltung des jeweiligen Immissionsgrenzwertes vorgenommen. Die Ergebnisse sind in den tabellarischen Auflistungen 13.5 zusammengefasst. Den 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 (ggf. 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. (Dies wurde auch schon in der Stellungnahme zum PFA 3.3 angemerkt.)

6.5 Immissionssituation in den Ortsteilen und die daraus resultierenden Forderungen

Zusammenfassende Äußerungen zur Betroffenheit in den Ortsteilen sind dem Ordner 15, Anlage 13 ‚Erläuterungsbericht Schall‘, Kap. 9 ‚Ergebnisse der Berechnungen‘ zu entnehmen. (Die Einteilung der im folgenden Text beschriebenen Stadtgebiete orientiert sich an denen, die auch die DB im Erläuterungsbericht Schall gewählt hat.)

Innenstadt Emmerich, östlich des Bahnhofs, nördlich der Gleise

Der Bereich wird im Erläuterungsbericht Schall (Anlage 13.1, S. 32) ab Bahn km 57,000 bis 60,319 eingegrenzt. Allerdings beginnt der PFA 3.4 erst ab Bahn km 57,700.

Bahnrechts soll ab km 59,475 Richtung Westen eine 4 Meter hohe Schallschutzwand gebaut werden. Dort sind Schallschutzwände geplant, da aufgrund der sich nördlich an die Gewerbebereiche anschließenden Wohnnutzungen niedrigere Grenzwerte eingehalten werden müssen.

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

Innenstadt Emmerich, östlich des Bahnhofs, südlich der Gleise

Seitens der DB AG wurden in dem Bereich 81 Gebäude auf Immissionsgrenzwertüberschreitung hin überprüft.

Ab km 57,750 bis 58,700 folgt auf die östlich davon gelegene 4 Meter hohe Schallschutzwand eine 2 Meter hohe Schallschutzwand. Die Planungen der DB AG sehen für die gewerblichen Bereiche östlich der Weseler Straße keinen Lärmschutz vor, da laut dem Schallschutzgutachten der Planfeststellungsunterlagen die Grenzwerte für Gewerbegebiete von 74 dB tags und 64 dB nachts (bei diesen Werten ist der Schienenbonus mit eingerechnet) nicht überschritten werden.

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

Bahnhofsbereich Emmerich (km 60,319 bis km 60,989)

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert einen besseren Lärmschutz für die im Bereich von Bahn km 60,319 bis 60,989 liegenden Wohnbebauung im nördlichen Bereich zwischen Bahnschienen und der Wassenbergstraße bzw. Spillingscher Weg. In dem Bereich sind weder das BüG noch passiver Schallschutz geplant. Insgesamt sind ca. 404 Gebäude aus den Lärmschutzplanungen mit der Argumentation, dass sich baulich nichts am Bahnhof Emmerich ändern würde, ausgeschlossen. Dennoch fordert die Stadt Emmerich am Rhein die Deutsche Bahn auf, zu prüfen, ob die derzeit dort

vorgesehene Schallschutzwand im Osten mit der vorgesehene Schallschutzwand im Westen verbunden werden kann.

Es ist falsch anzunehmen, dass in dem hochfrequentierten Bereich, der noch dazu als Rangierbahnhof genutzt wird, kein Lärm anfällt. Zudem muss auch beachtet werden, dass durch die Blockverdichtung, die mit dem Ausbau des 3. Gleises einhergehen wird, die Frequenz der Züge stark zunehmen wird. Mit dieser Zunahme wird auch der Lärm deutlich zunehmen. Die Anwohner sollten daher die Möglichkeit erhalten, den krank machenden Lärm durch die Errichtung einer Schallschutzwand von ca. 670 Metern gemindert zu bekommen.

Südlich der Gleise im Bahnhofbereich Emmerichs ist westlich des Bahnhofs seit Anfang des PFA 3.4 kein passiver Schallschutz seitens der DB AG vorgesehen. Südlich des Bahnhofs liegt ein Mischgebiet, welches im Norden eine hohe Wohnnutzung aufweist. Die Stadt Emmerich am Rhein fordert daher, dass die Anwohner des Mischgebietes ähnlich wie die Anwohner nördlich der Gleise im Bahnhofbereich (Mischgebiet) ebenfalls einen passiven Schallschutz erhalten.

Das Argument der DB AG, dass baulich keine Änderung erfolgt bezieht sich auf den Umweltleitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung des Eisenbahnbundesamtes Teil VI von Dezember 2012 S. 18. Jedoch lässt sich diesem nicht zwingend entnehmen, dass Auswirkungen auf den nicht geänderten Teilen der Bahntrasse im Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht zu berücksichtigen wären. Die Gleise werden in ihrer Funktion geändert, in dem sie nunmehr Bestandteil des um einen Schienenweg baulich erweiterten Verkehrsweges werden. Zudem handelt es sich bei dem Leitfaden lediglich um eine Auslegungshilfe ohne normativen Charakter; Folglich wäre ein Gericht hieran nicht gebunden.

Selbst wenn den Auslegungen des Leitfadens gefolgt würde, bedeutet dies immer noch nicht, dass damit ein Anspruch auf Lärmschutz für die mit dem Vorhaben verbundenen Pegelerhöhungen auch im Bereich der im Bahnhof gelegenen Gleise nicht besteht. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 21.11.2013 7 A 28/12 klargestellt, dass einem Lärmzuwachs, der auf einer vorhandenen Strecke verursacht wird, auch außerhalb des Anwendungsbereichs der 16. BImSchV im Rahmen des Gebots planerischer Abwägung Rechnung zu tragen ist. Es kommt ein „Lärmschutz als Billigkeitsausgleich“ in Betracht, dessen Voraussetzung eine wesentliche Pegelerhöhung in Folge von Mehrverkehren im Gesamtvorhaben ist.

Das Planfeststellungsverfahren unterliegt der Einheitlichkeit. Aus dem Grund ist eine Aufteilung in verschiedene Abschnitte, wie die DB AG es im Bahnhofsbereich unternimmt, rechtlich unzulässig. Der Bahnhofsbereich darf lärmtechnisch nicht anders betrachtet werden, als der übrige Streckenabschnitt des PFA 3.4, auch wenn dort baulich keine Veränderung stattfindet, so kommt es zu einer Funktionsänderung der Gleise.

Zusätzlicher aktiver Schallschutz muss in dem Gebiet in der Folge auch neu berechnet werden. Die angenommenen Zahlen in Anlage 13.1 Erläuterungsbericht Schall Kap. 9.3 sind nicht korrekt und bedürfen einer erneuten Überprüfung.

Innenstadt Emmerich, westlich des Bahnhofs, nördlich der Gleise (km 60,989 bis 64,200)

Im Bereich nördlich der Gleise (km 60,989 bis 64,200) wurden durch die DB AG 2.046 Gebäude überprüft, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Insgesamt zeigte sich, dass bei 1.952 Gebäuden die Grenzwerte nachts überschritten werden.

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

Innenstadt Emmerich, westlich des Bahnhofs, südlich der Gleise (km 60,989 bis 64,200)

In der Innenstadt Emmerichs, westlich des Bahnhofs, südlich der Gleise wurden von 1.037 überprüften Gebäuden 543 durch die DB AG ermittelt, an denen nachts die geltenden Immissionsgrenzwerte ohne Lärmschutz überschritten wurden. Aus dem Grund wird das ‚Besonders überwachte Gleis‘ (BüG) laut textlichen Erläuterungen zum Schall auf S. 34 im gesamten Gebiet geplant. In den Kartendarstellungen in Anlage 13.3 ist jedoch das besonders überwachte Gleis (BüG) von der BÜ van-Gülpen-Straße bis zum Planfeststellungsabschnittsende dargestellt.

Die Planungen für Lärmschutzwände sind ebenfalls nicht einheitlich im Erläuterungsbericht und in den Kartendarstellungen in Anlage 13.3 zu finden. Laut den Erläuterungen wird eine 4 Meter über SO hohe Schallschutzwand in dem Bereich geplant.

Die Kartendarstellung zeigt verschiedene überlappende Lärmschutzwände (vor allem im Bereich des Abstellgleises an der van-Gülpen-Straße). Zudem würden die Schallschutzwände laut Kartendarstellung von dem Bahnhofsbereich bis kurz vor die B 220 erbaut werden. Westlich der B 220 bis kurz vor den Ortseingang Hüthums (entlang der B 8) würde jedoch keine Schallschutzwand errichtet werden.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass der gesamte Bereich südlich der Bahngleise durchgängig bis zur B 220 mit aktivem Lärmschutz in Form einer 4 Meter hohen Schallschutzwand geschützt wird. Wie in Kap. 4 Liegenschaften erläutert, befindet sich auf dem Sportplatzgelände Wohnbebauung, welche geschützt werden soll.

Zudem wird seitens der Stadt gefordert, klar und einheitlich zu formulieren, wo genau das BüG geplant ist. Welche Zahlen oder Werte schlussendlich in die Berechnungen des folglich entstehenden Lärms einbezogen wurden, bleibt unklar und ist somit ggf. nicht korrekt.

Ortsteil Hüthum der Stadt Emmerich von km 64,2 bis 65,000

Im Ortsteil Hüthum werden bei insgesamt 306 Gebäuden (von ins. 326 Gebäuden) die geltenden Immissionsgrenzwerte nachts ohne Lärmschutz überschritten.

Das Gebiet soll auf allen 3 Gleisen über den gesamten Bereich durch das besonders überwachte Gleis (BüG) geschützt werden. Nördlich der Gleise wird von der BÜ van-Gülpen-Straße bis Bahn km 64,700 durchgängig eine überwiegend 4 Meter hohe Lärmschutzwand errichtet. Südlich der Gleise verläuft eine 4 Meter hohe Lärmschutzwand durchgängig vom Ende des PFA 3.4 bis kurz hinter der Ingenkampstraße. Die 80 verbleibenden Gebäude mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum sollen zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen erhalten.

Wie schon im Kapitel.1.3.4 erläutert, fordert die Stadt Emmerich am Rhein, dass zusätzlich eine Lärmschutzwand bahnlinks zwischen der B220 und der Ingenkampstraße gebaut wird. Denn sobald die derzeit im Flächennutzungsplan im Bereich Hüthum dargestellten Wohnbaupotenzialflächen erschöpft sind, können die ASB-Flächen im GEP unter der Voraussetzung, dass der Bedarf gegenüber der Bezirksregierung nachgewiesen wird, in Anspruch genommen werden.

Allgemeine Forderungen analog zum Erläuterungsbericht Schall

Für den kompletten Bereich des Planfeststellungsabschnitts 3.4 fordert die Stadt Emmerich am Rhein den zusätzlichen Einbau von Schienenstegdämpfern zumindest auf beiden Außengleisen, die dem Güterverkehr vorbehalten bleiben.

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

In den Tabellen der Emissionspegel auf den Seiten 18 bis 19 werden außer für Regionalzüge (RB) und ICEs niedrigere Streckengeschwindigkeiten angegeben. Ist für die Zukunft sichergestellt, dass Güterzüge (SGV) nicht schneller als 100 bis 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. Schutzmatte oder die besohlte Schwelle.

In der Anlage 13.1 in Kap. 7, „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. 54f 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 Lärmschutzwände werden sowohl im Kap. 6.1 wie auch im Kap. 1 unter dem Stichwort Stadtbildverträglichkeit gegeben.

Das BÜG wird insgesamt sehr wenig auf dem Streckenabschnitt 3.4 vorgesehen. Im PFA 3.3 hingegen ist es auf dem gesamten Abschnitt für alle 3 Gleise vorgesehen. Ein Stückweit wird es auf 3 Gleisen aus dem PFA 3.3 in den Bereich des PFA 3.4 hereinreichen, endet jedoch weit entfernt östlich des Bahnhofs. Ab der BÜ van-Gülpen-Straße zieht sich das BÜG auf allen 3 Gleisen bis zum Ende des PFA 3.4. Die Stadt Emmerich am Rhein möchte Nachweise über die jeweils erfolgte Prüfung und ihr Ergebnis regelmäßig vorgelegt bekommen.

Im Kap. 10 der Anlage 13.1 ‚Schallschutz während der Bauzeit‘ fehlt die klare Vorgabe, dort, wo dies möglich ist, d.h. überwiegend auf der Seite, die der Ausbauseite mit dem dritten Gleis gegenüber liegt, zuerst auch den Schallschutz zu errichten, bevor der Streckenausbau beginnt. Damit kann der PFA 3.4 bereits vor Baubeginn wirksam geschützt werden. Entsprechend fordert die Stadt, bereits bei der Ausschreibung der Maßnahmen prioritär den Schallschutz zu gewährleisten, bevor die Gleisbaumaßnahme beginnt.

Auf S. 36 wird beschrieben, dass die Betriebszeiten und die Arbeitsgeräusche der Baumaschinen insbesondere für die Nachtzeiten (zwischen 20 bis 7 Uhr) beschränkt sind und bei Verdachtsmomenten und Überschreitungen Messungen erforderlich werden. Die Abarbeitung des Themas Baulärm besteht nur aus einer zusammenfassenden Wiedergabe der einschlägigen AVV-Baulärm. Es wird gefordert, dass die geplanten Bauverfahren und -abläufe seitens des Vorhabenträgers dargelegt und u.a. akustisch in Form einer Geräuschprognose bewertet werden. Konkrete Lärm-minderungsmaßnahmen sind darzulegen.

Zudem fordert die Stadt Überprüfungsmessungen 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 3.4 vorwiegend über die Bahntrasse und die B8 erfolgt. Es wird nicht zugestimmt, dass Zu- und Abflussverkehre 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 (siehe S.18/19 im Erläuterungsbericht Schall). Sollte eine höhere Auslastung der Strecke im Sinne ihrer maximalen Kapazität oder aber größere Zuglängen von 1.000 oder 1.500 m zu einem späteren Zeitpunkt angestrebt werden, muss eine erneute lärm- und erschütterungs-

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

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

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

Das besonders überwachte Gleis (BüG) ist eine Lärminderungsmaßnahme, die im Zusammenhang mit dem PFA 3.4 auf einer Länge von 3200 Metern vorgesehen wird.

Tab 7 Verlauf des „besonders überwachtetes Gleises“

Von km	Bis km	Länge/m
Bereich PFA 3.4 (zum Schutz von Bebauung in PFA 3.3)		
57,700	58,100	400
PFA 3.4		
61,800	65,000	3200
PFA 3.5 (nachrichtlich)		
65,000	65,300	300

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

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

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

6.7 Anmerkungen zum Schienenbonus

Bei der Berechnung des Schutzes vor Schienenverkehrslärm bezeichnet der Schienenbonus einen zu berücksichtigenden Korrekturfaktor des Beurteilungspegels. So wird nach der deutschen 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) von 1990 der für die festgelegten Geräuschpegelgrenzwerte relevante Beurteilungspegel beim Schienenverkehr um 5 dB(A) geringer angesetzt als beim Straßenverkehr. Damit sind Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen erst dann gesetzlich erforderlich, wenn der Beurteilungspegel für Straßenverkehrslärm um 5 dB(A) überschritten wird. Das 11. Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wurde nach Anrufung des Vermittlungsausschusses am 23. April 2013 in die Wege geleitet. Demnach wird der Schienenbonus Anfang 2015 für Eisenbahnen zukünftig entfallen.

Das laufende Verfahren dauert bereits Jahre, die DB AG möchte noch in diesem Jahr (2014), vor Wegfall des Schienenbonus, das Planverfahren in die Wege leiten, damit der Schienenbonus ggf. noch für Emmerich am Rhein gewährt wird. Denn die Lärmwerte werden voraussichtlich noch nach den alten Maßstäben berechnet, ob-

wohl sich in der Vergangenheit herausgestellt hat, dass dieser bisher gewährte Bonus sich als eine fälschliche Annahme einer geringeren Störwirkung von Schienenlärm erwiesen hat.

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert, dass es bei den Planungen der Vorhabenträgerin keine Besserstellung durch den Schienenbonus geben darf. Der Schienenbonus ist durch das 11. Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zum 01.01.2015 nicht mehr anzuwenden. Im Artikel 1 des Gesetzes heißt es, dass von der Anwendung des Gesetzes vor dem 01.01.2015 Gebrauch gemacht werden kann, wenn die Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden. Es ist nicht nachzuvollziehen, dass die Planung an der Betuwestrecke sich nun seit Jahrzehnten hinzieht, und jetzt, da der Schienenbonus nunmehr abgeschafft wird, dies unter Ausklammerung der bis 2015 einzuleitenden Planfeststellungsverfahren erfolgen soll.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- bei einem Verzicht auf den Schienenbonus im Sinne einer Gleichbehandlung muss eine neue Prüfung des Lärmschutzes erfolgen,

- es müssen für Lärmkontingentierung und Geschwindigkeitsbegrenzung des Güterverkehrs insbesondere während der Nachtzeiten Festlegungen aufgenommen werden.
- Für den aktiven Lärmschutz sind im Planungsabschnitt innovative Kombinationen aus niedrigen Lärmschutzwänden, Schienenstegdämpfern, BÜG, massivem Betontrog mit Unterschutzmatten (Grötz-System) und Schalldämmmatten für alle Bahngleise und alle Wohngebäude festzuschreiben.

7 ERSCHÜTTERUNGSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Die Stadt Emmerich am Rhein hat bereits Ende 2009 durch das Fachbüro Accon GmbH an acht 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 19 vorgelegt. Exemplarisch wurden vier Objekte im vorliegenden Streckenabschnitt Emmerich und Hüthum (Seufzeralle 28, Jürgensstraße 33, Weidenstraße 30 und In der Laar 43) überprüft. Dabei kam heraus, dass die Orientierungswerte für den sekundären Luftschall in den Gebäuden überschritten werden.

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

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

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

Gebäude mit Erschütterungseinwirkungen über den Anhaltswerten der DIN 4150-2 und häufigen maximalen, sekundären Luftschallpegeln von über 35 dB(A) nachts (Aufwachereignis) sind aus objektiver Sicht des Immissionsschutzes Sanierungsfälle. An der Strecke im PFA 3.4 sind sehr viele 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. 19 von 24 untersuchten Gebäuden haben laut Prognose so starke Erschütterungseinwirkungen zu erwarten, dass die Planfeststellungsvorgaben des EBA, - trotz der Möglichkeit einer 25 % 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 besohnten Schwelle, völlig überhöht eingestuft und sie als besonders kostengünstige Maßnahme einseitig favorisiert. Die auffällig hohen Einfügungsdämmwerte, die Obermeyer der besohnten 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 (siehe Anlage 14.1).

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

Tabelle 8 Vergleich Einfügungsdämmung besohlte Schwelle Accon und Obermeyer

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

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

Die Stadt Emmerich am Rhein fordert für alle drei Gleise im Bereich Emmerich und Hüthum 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. Einzige Ausnahmen sind ein Schottertrog für das nördliche Gleis von Bahn km 60,84 bis 62,13 und für das südliche Gleis von Bahn km 64,29 bis 65,15.

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

Der MO 2 bekommt keinen Erschütterungsschutz trotz Überschreitung des Anhaltswertes Nacht (Einzelhaus).

Im Bereich MO 3 ist als Erschütterungsschutz die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus.

Im Bereich MO 5 ist als Erschütterungsschutz die besohlte Schwelle auf drei Gleisen vorgesehen. Dies reicht als Schutz für das Gebäude nicht aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 10 Gebäude.

Im Bereich MO 8 und 9 ist als Erschütterungsschutz die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und Schottertrog auf dem Nordgleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für die Gebäude nicht aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 10 Gebäude. Die Prognose weist hohe KBFmax Werte aus (0,5 bis 0,69). Der obere Anhaltswert der DIN 4150 wird klar überschritten.

Im Bereich MO 10, 11 und 12 ist als Erschütterungsschutz die besohlte Schwelle auf dem Mittelgleis und der Schottertrog auf Nord- und Südgleis vorgesehen. Dies ist insgesamt im Vergleich mit den anderen Bereichen die noch wirksamste Maßnahme. Allerdings sollte auch für das Mittelgleis ein Schottertrogsystem vorgesehen werden, da auf dem Mittelgleis die schnellen ICE (200 km/h) mit hohen dynamischen Kräfteinleitungen verkehren. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 10 Gebäude. Die Prognose weist hohe KBFmax Werte aus (0,59; 0,36; 0,38). Der obere Anhaltswert der DIN 4150 wird überschritten.

Im Bereich MO 13 bis 18 ist als Erschütterungsschutz die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog auf dem Südgleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für die Gebäude nicht aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 30 Gebäude. Die Prognose weist hohe KBFmax Werte aus (MO 14 0,65; MO 15 1,14; MO 17 0,50; MO 18 0,42). Der obere Anhaltswert der DIN 4150 wird klar überschritten.

Im Bereich MO 19 ist als Erschütterungsschutz die besohlte Schwelle auf drei Gleisen vorgesehen. Dies reicht als Schutz für die Gebäude nicht aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 8 Gebäude. Die Prognose weist hohe KBFmax Werte aus (MO 19 0,36). Der obere Anhaltswert der DIN 4150 wird überschritten.

Im Bereich MO 21 und 22 ist als Erschütterungsschutz besohlte Schwelle auf drei Gleisen vorgesehen. Dies reicht als Schutz für die Gebäude nicht aus. Betroffen sind in diesem Bereich ca. 35 Gebäude. Die Prognose weist hohe KBFmax Werte aus (MO 22 0,33). Der obere Anhaltswert der DIN 4150 wird überschritten. Der MO 21 ist zur Beurteilung nicht aussagekräftig, da er zu weit entfernt von der Bahnlinie liegt.

Im Bereich MO 23 bis 26 ist als Erschütterungsschutz die besohlte Schwelle auf zwei Gleisen und ein Schottertrog auf dem Südgleis vorgesehen. Dies reicht als Schutz für die Gebäude nicht aus. Betroffen sind in diesem ca. 15 Gebäude. Die Prognose weist hohe KBFmax Werte aus (MO 24 0,46; MO 25 0,35). Der obere Anhaltswert

der DIN 4150 wird überschritten. Der MO 23 und MO 26 sind zur Beurteilung nicht aussagekräftig, da sie zu weit entfernt von der Bahnlinie liegen.

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 Zuggattungen 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.

Noch auffälliger ist die sehr tendenzielle Berechnung des sekundären Luftschalls (OBERMEYER Anhang 3, Tabelle 2). Die Zunahmen beim sekundären Luftschall zwischen Nullfall und Prognosefall sind viel zu niedrig berechnet. OBERMEYER berechnet im Vergleich zum Nullfall durchgehend relativ geringe Erhöhungen, die sich zumeist im Bereich von 2 dB bis 3 dB bewegen. Die von Accon durchgeführten Prognoseberechnungen liefern für die Gebäude Seufzerallee 28, Jürgensstraße 33, Weidenstraße 30 und In der Laar 43 Erhöhungen im Bereich von **9 dB bis 11 dB**.

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

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.

Tabelle 9 Vergleich Prognosewerte Accon und Obermeyer

IO-Schlüssel	Straße	Nr.	Nutzung	Prognosewerte L _i max		Prognosewerte Accon		Prognosewerte Obermeyer	
				Accon	Obermeyer	Lr Tag	Lr Nacht	Lr Tag	Lr Nacht
IO-03-EG	Seufzerallee	28	WA	51.1	---	33.0	32.8	---	---
IO-03-OG1	Seufzerallee	28	WA	48.7	---	33.7	33.7	---	---
IO-04-EG	Jürgensstrasse	33	WA	40.1	---	23.8	23.9	---	---
IO-04-OG1	Jürgensstrasse	33	WA	40.5	---	25.1	25.2	---	---
IO-05-EG	Weidenstrasse	30	WA	46.1	29.0	31.5	31.8	8.9	9.0
IO-05-OG1	Weidenstrasse	30	WA	46.5	29.0	29.0	29.2	8.2	8.3
IO-06-EG	In der Laar	43	WA	44.0	---	29.2	29.1	---	---
IO-06-OG1	In der Laar	43	WA	44.9	---	28.7	28.6	---	---

Die Tabelle zeigt, dass die von Accon berechneten Werte der Mitterungspegel des sekundären Luftschalls um bis zu ca. 23 dB über den OBERMEYER-Werten liegen. Hinsichtlich des maximalen sekundären Luftschalls liegen die von Accon berechneten Werte 17,5 dB über den OBERMEYER-Werten. 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 PFA 3.4 praktisch kaum geben. Dieser merkwürdige Sachverhalt sollte ebenfalls kritisch überprüft werden.

Fazit

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

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

Da der von der Deutschen Bahn AG beauftragte Gutachter, die Wirksamkeit der Maßnahme einer besohnten Schwelle, nach Meinung unseres Gutachters (ACCON GmbH), als völlig überhöht eingestuft hat, fordert die Stadt Emmerich am Rhein für alle drei Gleise im Bereich Emmerich und Hüthum den optimalen Erschütterungs-

schutz in Form des vorgenannten ‚Grötz-Systems‘, bestehend aus einem massiven Betontrog sowie einer Unterschottermatte.

8 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE GRUNDLAGEN DER UMWELTPLANUNG (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 der GUP - Erläuterungsbericht

(Anlage 12.1)

1. Auf S. 24 in Kap. 1.2 Vorhaben wird behauptet (Zitat): „die Strecke erfülle überwiegend Aufgaben des Güterverkehrs“. Das trifft so nicht zu. Nach Wahrnehmung der Anliegerkommunen an der ABS 46/2, erfüllt diese Strecke bisher primär eine wichtige Funktion im Personennah- und fernverkehr, indem sie den Niederrhein an das Ruhrgebiet und an die Randstad 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 Chemikalientransporte. 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, sodass 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 unter Kap. 3.3 erläuterte Stufenplan für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit zeigt als Stufe 1 die Erneuerung der Stellwerksanlagen in ESTW-Technik, die inzwischen in Emmerich umgesetzt worden ist. Neuerdings ist davon auszugehen, dass die sog. Blockverdichtung zusammen mit der Anlage des 3. Gleises planfestgestellt werden wird und nicht mehr, wie ursprünglich geplant, Gegenstand eines eigenen Verfahrens sein. Es drängt sich daher der Eindruck auf, dass seitens der Kommunen nun, da die technischen Installationen vorhanden sind, nicht mehr erkennbar ist, wann eine Kürzung der Blockabstände wirksam wird. 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 technischen Voraussetzungen in Form der neueren ESTW-Technik zu installieren und danach in einem zweiten Schritt den Bau des dritten Gleises zu realisieren, kann den Unterlagen zwar mancherorts entnommen werden, klare Aussagen jedoch, wann die sog. Blockverdichtung eintritt und inwieweit die dadurch eintretende Kapazitätserhöhungen hier bereits Teil der Grundannahmen des Mengengerüsts sind, fehlen noch immer.

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 Kleinsäufern ein Verlassen der Gleisanlage ermöglichen. Weiteres zum Schallschutz ist im entsprechenden fachlichen Teil der Stellungnahme zu finden.
11. 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 Massenkonzzept konkret mit einzuplanen.
12. Beim Pkt. 3.6.9 Bauleistungen 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 Be-

gegnungsverkehr 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.

13. 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 und 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.
14. In der Tabelle 10 des Kap. 4.1, 'baubedingte Auswirkungen' fehlen die spezifischen negativen Folgen des Baustellenverkehrs auf die Einzelhändler und Dienstleister in den Ortsteilen, wo die Kunden z.T. erhebliche Umwege in Kauf nehmen müssen. Außerdem fehlen Einlassungen zu den Folgen für den ÖPNV und die Schülerverkehre im Speziellen. Dazu muss die Bahn ein konkretes Konzept vorlegen.
15. Unter Kap. 4.1.3 wird nicht eingegangen auf den Baustellenverkehr und seine Auswirkungen auf die Nachtruhe, z.B. in Form der sehr störenden Rückfahr-signale rangierender LKW.
16. Weiterhin fehlen in der Tab. 12 der betriebsbedingten Wirkfaktoren die Themen Gefahrguttransporte und Streckensicherheit.
17. 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.
18. Die Verfasser der Planungsunterlagen gehen davon aus, dass der Kreis Kleve aufgrund der geringen Reliefunterschiede keine nennenswerten Kaltluftbahnen erwartet. Zutreffend ist jedoch, dass in der Hetter und bis in die Rheinauen sehr häufig die Entstehung und Lagerung von Bodennebel beobachtet werden kann, also Kaltluftentstehungsgebiete gegeben sind, von denen die Ortschaften umringt werden. Kleinklima und Luftaustausch werden nach Auffassung der Stadt zukünftig durch die Anlage der Lärmschutzwände deutlich verändert werden, ohne dass jetzt bereits eindeutige Aussagen möglich wären, wo es zukünftig zu stärkeren Verwirbelungen und wo zu mangelndem

Luftaustausch kommen wird. Dies sollte einer näheren Untersuchung unterzogen werden.

8.2 Spezieller Teil B, Erläuterungsbericht

(Anlage 12.2 – 12.10)

Im Erläuterungsbericht zum speziellen Teil B der Grundlagen der Umweltplanung (Anlage 12.2 in Ordner 9) wird im Wesentlichen auf den Status quo des Untersuchungsraumes eingegangen: auf die naturräumliche Ausstattung, auf die planerischen Vorgaben, auf 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, sodass hier stellvertretend nur auf wenige Aspekte noch einmal eingegangen werden soll.

1. Unter 2.7 ‚sonstigen verbindlichen Planungen‘ wird auch der Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Emmerich erwähnt. Inzwischen ist bereits der LAP II erstellt worden, ohne dass die wesentlichste Lärmquelle, nämlich die ABS 46/2, hätte berücksichtigt werden können, da die Deutsche Bahn bzw. das EBA seinen Lärmkartierpflichten nicht nachgekommen ist.
2. Auf S. 84 bei der Beschreibung der Strecke (Pkt. 4.1.1) fehlen die ersatzlosen Schließungen der BÜ sowie die neuen Bahnunterführungen als Ersatzbauwerke als wesentliche Maßnahmen des Streckenausbaus.
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 Massenkonzent (Kap. 4.2.4 auf S. 99) betrifft, wird erwähnt, dass ca. 12.600 Bahnschwellen, 1.200 qm Abbruchbeton und 27.00 t Altschotter anfallen, die gebrochen und recycelt werden sollen. Es wird jedoch keine Aussage dazu getroffen, wo diese Maßnahmen zum Brechen und Recyceln erfolgen sollen. Weiterhin geht die Bahn davon aus, dass beim Rückbau ca. 12.900 m³ Schwarzdecken anfallen werden. Hier sollte aus Sicherheitsgründen eine Beprobung der Teerpechbelastung vorgenommen werden, da in den 1960/70er Jahren oftmals teerhaltige Straßenbaustoffe eingebaut worden sind, die nicht ohne Weiteres recycelt und wiederverwendet werden dürfen.
5. Im Betriebsprogramm auf S. 99 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 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. 105), 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. 111 gehen die Planunterlagen beim Thema Schallschutzwände zwar auf die Trennwirkung für Kleintiere und bodennahe Luft-

schichten 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. 112 wird nicht näher erläutert, wie sich im Einzelnen die Inanspruchnahme des trassenparallelen Bahnweges darstellen wird und wie im Falle der zeitweisen Nutzung als Baustraße die Anlieger ihre Grundstücke erreichen können.
9. Eine der betriebsbedingten Wirkungen des Schienenverkehrs (Kap. 5.3.1) ist die Emission von Feinstäuben gerade im schienennahen Bereich, die bei Obstbäumen oder Imkereien zu schwerwiegenden Schädigungen führen. Der Vorhabenträger sollte darlegen, wie er mit den zunehmenden Feinstäuben der Zusatzverkehre umzugehen

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

(Anlagen 12.11 – 12.16)

Die im Erläuterungsbericht Teil C betrachteten Raumwiderstände haben zu einer Festlegung geführt, auf welcher Seite des Bestandsgleises das neu hinzukommende 3. Gleis angebaut werden soll. Bereits im Stadium der Vorplanung und auf Veranlassung der beteiligten Städte, wechselt das dritte Gleis im Verlauf der Strecke von Oberhausen bis zur Landesgrenze mehrmals die Seite. Allein im Bereich der Stadt Emmerich am Rhein geschieht dies dreimal. Das dritte Gleis kommt von Empel-Rees in Südlage bahnlinks an, wechselt aber ab Bahn km 55,1 (bei Bahnweg 231) die Seite nach bahnrechts und verläuft dort bis zum Bahnhof Emmerich am Rhein. Ab dem Bahnhof Emmerich am Rhein wechselt das 3. Gleis erneut auf die bahnlinke Seite, auf der es bis kurz vor der Landesgrenze verbleibt. Der Anschluss an den niederländischen Teil der Strecke ist dann wieder bahnrechts geplant.

Das ist das Ergebnis einer sehr umfassenden Raumanalyse auf jedem der Streckenteilabschnitte, deren Raumwiderstände aufwendig ermittelt wurden. Zu den Tabukriterien gehörten primär die Wohnbauflächen in den Ortslagen, Gemeindebedarfsflächen oder FFH- bzw. IBA-Gebiete (die dem Schutz der Vogelwelt dienen). Im Einzelfall konnten jedoch auch Naturschutz-, Lärmschutz- oder Wasserschutzgebiete sowie wertvolle Landschaftsbestandteile oder geologisch, schutzwürdige Objekte der Anlass für einen Gleisseitenwechsel sein.

Vertiefend betrachtet werden die Prüfbereiche 4 + 5 in den PFA 3.4 und 3.5 (S. 61-64 im Kap. 1.6). Im Kap. 3.1 der Anlage 12.11 ‚Ergebnisse der Vorplanungs- UVS‘ wird im Wesentlichen auf den PFA 3.5 eingegangen. Im Kap. 3.2.10 ‚Ergebnisse der Planfeststellung – UVS‘ wird der Planfeststellungsabschnitt 3.3 Praest - Vrasselt auf Emmericher Stadtgebiet behandelt.

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

In den anschließenden Kap. 6 und 7 wird ein umfangreicher Variantenvergleich zu den BÜ-Maßnahmen ‚s-Heerenbergerstraße und Borgheeser Weg im Planfeststellungsabschnitt 3.4 vorgenommen, der an jedem der Bahnübergänge die möglichen Varianten der Querungsbauwerke erörtert, miteinander vergleicht und eine Vorzugsvariante empfiehlt. Der Vergleich spricht sich (in Übereinstimmung mit dem städtischen BÜ-Konzept) für eine EÜ-PKW an den BÜ’s Borgheeser Weg und ‚s-Heerenbergerstraße aus (S. 241). Der Bahnübergang Löwentor ist Gegenstand eines gesonderten Genehmigungsverfahrens, in dessen Verlauf ebenfalls eine Variantenprüfung erfolgt.

Generell bleibt aus Sicht der Stadt Emmerich am Rhein hier trotzdem der nachdrückliche Verweis auf die sehr detaillierte Darstellung dessen, was die Stadt in ihrem Bahnübergangbeseitigungskonzept niedergelegt hat und der Hinweis auf die bevorzugten, teils divergierenden, jedoch sehr detailliert im Abschnitt 1.3.1 der städtischen Stellungnahme geschilderten, Lösungsvorschläge der Stadt.

Bei der Erörterung der Varianten um den BÜ Borgheeser Weg heißen die dort beteiligte Straßen ‚Hekerenfelder Weg‘ und ‚Fulkskuhle‘.

8.4 UVS, Teil D – Auswirkungsprognose, zusammenfassender Erläuterungsbericht

(Anlage 12.17 – 12.22)

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 und leitet daraus Betroffenheiten ab. Die Umweltauswirkungen auf die wesentlichen Schutzgüter und Schutzgutfunktionen messen sich daran, wie sich deren Bedeutung oder auch Empfindlichkeit gegenüber den Umweltwirkungen bzw. ihren Wirkintensitäten verhält, bzw. welche Schutzgutbestandteile oder -funktionen wie beeinträchtigt werden können.

1. Bei der Beurteilung des Schutzgutes Mensch fällt auf, dass der Verlust sozialer Nähe, die Teilung ganzer Ortsgemeinschaften, der Verlust oder die Beeinträchtigung wohnumfeldrelevanter Blickbeziehungen, das Abgeschnitten sein von lokalen Zentren oder Kultureinrichtungen der Gemeinde, die längeren Umwege dorthin, gerade für mobilitätseingeschränkte Personen, also der gesamte gesellschaftsverändernde Aspekt, der durch das Aufstellen der Lärmschutzwände aus Aluminium bewirkt wird, in diesem Verfahren als Teil der relevanten Vorhabenswirkungen auf das Schutzgut Mensch mit keinem Wort erwähnt wird oder wenigstens als abwägungserheblich dargestellt wird (siehe Tab. 1, S.9, Anlage 12.17). Das betrachtet die Stadt Emmerich am Rhein als einen Abwägungsmangel.
2. Bau- und anlagenbedingt gibt es in diesem PFA den Verlust von 3 Wohngebäuden, an ca. 1.270 Gebäude werden nachts die relevanten Beurteilungspegel für Schallemissionen lt. 16. BImSchV überschritten, d.h. sie haben Anrecht auf Lärmschutzmaßnahmen, in 108 Schutzfällen verbleibt eine Betroffenheit von Wohngebäuden durch Erschütterungen und auf einer Länge von 5.085 m kommt es zur Unterbrechung von Sichtbeziehungen durch die geplanten Lärmschutzwände. (Tabelle 17, Kap.1.4, Anlage 12.17)
3. Beim Schutzgut Landschaft / Ortsbild geht der Vorhabenträger davon aus, dass allein durch bauzeitlich bedingte Auswirkungen im PFA 3.4 ein Verlust an landschaftsprägenden Gehölzstrukturen von 17.618 qm entsteht (Anl. 12.17, Tab.3, S.12); anlagenbedingt müssen Gehölze auf 53.448 qm entfernt werden. Das wird dazu führen, dass die Trasse durch die Freistellung von

Gehölzen im Landschaftsraum weithin sichtbar werden wird. Dadurch wird die visuelle Trennwirkung der bis zu 5 m hohen Lärmschutzwände sowohl in den freien Landschaftsräumen als auch in den Ortsbildeinheiten z.B. des Ortsteiles Hüthum weitaus gravierender wahrgenommen werden. In Anlage 10.1, Kap. 5.3.3.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes werden in einer umfangreichen Tabelle die geplanten Eingriffe den jeweiligen Maßnahmen der Kompensation gegenüber gestellt. Leider versetzen die Beschreibungen wie 'Wiederherstellung bzw. Anlage eines trassenbegleitenden Gehölzstreifens' trotz der beigefügten Flächenangaben den Leser nicht in die Lage, nachzuvollziehen, inwieweit tatsächlich der bau- und anlagenbedingte Verlust der bestehenden Vegetation qualitativ ausgeglichen wird. Gerade die Wiederherstellung trassenbegleitender Gehölzstrukturen für das Landschaftsbild, wie auch die Kompensation von lufthygienisch bedeutsamen Gehölzstrukturen im Trassenbereich, sind lt. Gutachter u. a. bereits zum Teil multifunktional über den Biotopausgleich an anderer Stelle erbracht.

4. Auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen kommen entlang der Strecke bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahmen von Teilen bedeutender avifaunistischer Lebensräume in einer Größenordnung von mehr als 20 ha zu. 10 % sämtlicher trassenbegleitenden Gehölzstreifen und 65 % der bestehenden Böschungshecken zählen zu den anlagenbedingten Biotopverlusten durch Versiegelung und Überbauung. Der durch die Anlage des dritten Gleises bedingte Flächenverlust lufthygienisch bedeutsamer Gehölzflächen umfasst 5,78 ha.
5. Das Schutzgut Landschafts- und Ortsbild wird im besonderen Maße dadurch geprägt werden, dass bau- und anlagenbedingt, insbesondere durch die Anlage des trassenparallelen Arbeitsstreifens und die Flächen für Baustelleneinrichtungen, knapp 7,5 ha landschaftsprägender, trassenbegleitende Gehölzstrukturen verloren gehen. Dadurch verliert die bestehende Strecke Teile ihrer landschaftlichen Einbindung. In den Siedlungsbereichen werden ortsbildprägende Gehölzstrukturen beseitigt und dadurch derselbe Effekt hervorgerufen. Verstärkt wird die Trennwirkung der Bahntrasse gerade in den Ortschaften durch die bis zu 5 m hohen Schallschutzwände. Daher lautet eine der vordringlichsten Forderungen der Stadt Emmerich am Rhein, dass die Lärmschutzwände im Stadtgebiet durchgehend begrünt werden sollen und dies bei ihrer Materialwahl und Gestaltung Berücksichtigung finden muss. Die begrün-

ten Lärmschutzwände sollen dazu beitragen, die genannten negativen Folgewirkungen abzumildern und landschafts- und ortbildverträglichere Lösungen herbeizuführen. Näheres dazu in den Kap. 1.3.4 und Kap.6 der städtischen Stellungnahme.

9 LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN (LBP)

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

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

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

1. Von den 17 im 500-m-Korridor vorkommenden, als planungsrelevant eingestuften Vogelarten konnten im unmittelbaren Eingriffsraum lediglich das Vorkommen von Flussseseschwalbe, Kuckuck, Mäusebussard, Saatkrähen, Schnatterente und Turmfalke nachgewiesen werden. (Kap. 2.1.3 in Anlage 10.1)
2. Was die Amphibien betrifft, so wurden sie in nur 11 der 23 potentiell als Laichhabitat geeigneten Gewässer im PFA 3.3 angetroffen. Abgesehen von der gefährdeten Art des Kammmolch, handelt es sich um die noch weit verbreiteten Arten Teichmolch, Teichfrosch, Grünfrosch und Erdkröte.
3. In Kap. 2.2.3 und 2.3 wird hervorgehoben, welche prägende Rolle für das Landschaftsbild und den lufthygienischen Ausgleich die bahnrassensbegleitenden 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 meistbeeinträchtigtsten Biotoptypen zählt, wenn es um die Anlage des dritten Gleises geht. Auch als Sicht- und

Lärmschutz sollte der Erhalt der trassenbegleitenden Gehölze überall dort Vorrang haben, wo auf der, dem Ausbau gegenüberliegenden Seite, der Erhalt des Bewuchses in Einklang gebracht werden kann mit den zu errichtenden Lärmschutzelementen.

4. Dass überall dort dauerhafte Beeinträchtigungen vermieden werden, wo nur bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen rekultiviert bzw. in den Ausgangszustand zurückversetzt werden können (Kap. 3.2), hält die Stadt Emmerich am Rhein für selbstverständlich.

5. Laut Angaben der Bahn in Kap. 4.3 wird (Zitat) „das Ortsbild im Bereich von Emmerich, und das Landschaftsbild der umgebenden Freiräume durch die geplanten, bis zu 4 m aufragenden Schallschutzwände deutlich verändert“. Eine Möglichkeit der Minderung dieser gravierenden Beeinträchtigung des Ortsbildes besteht in einer anderen Materialwahl der Lärmschutzwände (LWS) sowie in begleitenden Ersatzpflanzungen. Eine alternative Gestaltung der LWS wird von der Deutschen Bahn erst gar nicht erwogen. Das hält die Stadt Emmerich am Rhein für abwägungsfehlerhaft. Trassenbegleitende Ersatzpflanzungen und die Begrünung der Lärmschutzwand werden in jedem Fall gefordert.

6. 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. Sie bekennt sich damit u.a. zu dem Ziel, Kompensationsmaßnahmen zukünftig in Grünlandbereiche mit Minderertrag zu lenken, um so eine Schonung landwirtschaftlicher Kernbereiche zu erzielen. Die Stadt Emmerich am Rhein würdigt diese Vorgehensweise ausdrücklich.

7. Teil der zukünftigen Bauwerksgestaltung der Lärmschutzwände ist unter anderem eine abschnittsweise Begrünung der ortszugewandten Seite der Schallschutzwände in Abstimmung mit der Stadt (Kap. 5.1.2.4 auf S. 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.

8. Die Deutsche Bahn unterscheidet bei der Kompensation von mit der Anlage des 3. Gleises verbundenen Eingriffen neben Maßnahmen der Bauwerksgestaltung (Anlage von Ökodurchlässen, Ansaat neu entstehender Böschungen, Wiederherstellung von Gehölzbeständen, Begrünung der gleisabgewandten Seite der LSW, Ein-

bau von Kleintierdurchlässen in der LSW) zwischen zwei Arten von Ausgleichsmaßnahmen:

- trassennahen (räumlich gebundenen) Funktionalmaßnahmen wie die Rekultivierung bauzeitlich genutzter Flächen, die Anlage von erneuerten Grabendurchlässen als ‚Ökotunnel‘, Gestaltung und Begrünung von Schallschutzwänden, naturnahe Begrünung und Gestaltung von Gräben, Böschungen sowie der Anlage neuer Gehölzstreifen, Baumreihen, Heckenpflanzungen und Grünstreifen im Nahbereich der Trasse.
- und trassenfernen Maßnahmen wie die Anlage einer Obstwiese in Warbeyen, die Aufforstung einer Grünlandfläche in Kerken, sowie mehrerer forstlichen Maßnahmen am Eltenberg wie Waldrandunterpflanzungen oder den Umbau von nadelholzdominierten Forsten in Eichen-Birkenwälder

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

9. 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.

10. 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.

11. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht zunächst einmal eine Reihe von Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (Typ VASB) sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (Typ ACEF) vor. Dazu zählen Bauzeitenregelungen für die Rodung von Gehölze bzw. das Fällen von Bäumen, Sichtung von Gebäuden nach Fledermausquartieren vor den Abrissarbeiten, Überflughilfen beidseits der Trasse in sensiblen gewässernahen Bereichen, Schutzzäune für Amphibien, Anlage von Nistflößen für die Flussseeschwalbe oder die Anbringung von Fledermauskästen.

12. Neben den allgemeinen schlägt die Bahn auch flächenkonkrete Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaus-

haltes und des Landschaftsbildes vor. Dazu gehören u.a. die Neuanlage sowie die Erneuerung alter Grabendurchlässe unter den Schienen in Form von tiergerechten Ökotunneln sowie Kleintierdurchlässe in den Schallschutzwänden. Während der Bauzeit sieht die Bahn 21 Schutzmaßnahmen vor, die die Nachbarn oder schutzwürdige Gewässer oder Vegetationsstrukturen vor den Emissionen der Bauphase schützen sollen. Während der Anlage des dritten Gleises sowie des Schallschutzes sieht die Deutsche Bahn ebenfalls eine Reihe von Gestaltungsmaßnahmen (23) vor, die die Rekultivierung, Begrünung bzw. naturnahe Gestaltung der Nebenanlagen und des Lärmschutzes beinhalten. 35 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (sog. A- oder E-Maßnahmen) sollen dazu beitragen, die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im trassennahen Raum zu kompensieren.

13. In Kap. 5.3.5 des LBP ab S. 121 gibt es eine Gesamtübersicht aller Landschaftspflegerischen Maßnahmen im PFA 3.4, die im Einzelnen dann Gegenstand der 110 Maßnahmenblätter in der Anlage 10.2 sind. Die sog. Gestaltungsmaßnahmen bezwecken eine landschafts- bzw. ortsbildverträgliche Gestaltung der jeweiligen Lärmschutzwand und der Bahnnebenanlagen wie Gräben, Mulden und Böschungen. Was die Lärmschutzwände betrifft, wird dabei jedoch lediglich auf die Farb- und Oberflächengestaltung der gleisabgewandten Seite und zwar unter nicht näher genannten ‚technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen‘ eingegangen. Die so formulierten Einschränkungen dürfen nach Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein nicht dazu führen, dass in den zu betrachtenden Abschnitten im Ortskern von Emmerich Lärmschutzwände mit transparenten oder teiltransparenten Elementen oder aber andersartige Lärmschutzwände, die nicht aus Aluminium bestehen, von vorneherein ausgeschlossen werden.

10 DER ARTENSCHUTZBEITRAG ZUM LBP

(Anlage 10.6 -10.8, Ordner 7)

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

1. Fledermausrelevante Biotopstrukturen, in denen die Wasser- und die Zwergfledermaus angetroffen wurden, finden sich nur in einer Untersuchungsfläche am Ostrand des PFA 3.4, die in den Nachbarbereich des PFA 3.3 hineinragt und die unter dem Kürzel 11M102 in den Karten verstandortet ist. Vorkommen anderer Fledermausarten wie Braunes Langohr oder Großer Abendsegler trifft man hier im Untersuchungsgebiet nicht an, jedoch wieder im PFA 3.5.
2. Im PFA 3.4 befindet sich eine als Reptilienhabitat geeignete Fläche, Reptilien konnten jedoch nicht nachgewiesen werden. Amphibien sind in 11 von 22 potentiellen Laichhabitaten nachgewiesen worden, wobei nur an einem Gewässer die streng geschützte Art des Kammmolchs vorkommt.
3. Zahlreiche Tierarten existieren in den Revieren entlang der Trasse. Sechzig, dem Vorhaben gegenüber besonders empfindlich reagierende, Vogelarten wurden einer gesonderten Art-für- Art Betrachtung unterzogen (Kap. 4, Anlage 10.6). Bei allen wurde eine erhebliche Störungen oder Beeinträchtigungen der lokalen Population durch das Bauvorhaben nicht festgestellt, entweder weil die jeweilige Art in ihrem Bestand nicht gefährdet ist, ihr Lebensraum weit genug weg von der Bahntrasse angesiedelt ist oder aber – wie im Fall des Steinkauzes oder der Flusseeschwalbe – ein Ersatzrevier oder aber Nisthilfen angelegt werden.
4. Bauzeitenregelungen und die Vermeidung der Rodung von Bäumen und Sträuchern in der Brutperiode tragen im Übrigen dazu bei, die Auswirkungen auf die Vogelwelt zu minimieren.

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

11 NATURA-2000-VERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG

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

Im Wirkraum dieses Planfeststellungsabschnitts 3.4 liegen die FFH-Gebiete „NSG Hetter-Millinger Bruch“ (DE-4104-301), das „NSG Bienener Altrhein, Millinger und Hurler Meer und Empeler Meer“ (DE-4104-302), das „NSG Emmericher Ward“ (DE-4103-302), sowie das Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“ (DE-4203-401). Das Schienenausbauvorhaben wurde bei näherer Prüfung als ‚relevant‘ für das NSG Emmericher Ward und das Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“ eingestuft, so dass für diese Gebiete zunächst eine FFH-Vorprüfung erforderlich wurde, die ggfs. in eine Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens mit den Schutzziele münden sollte.

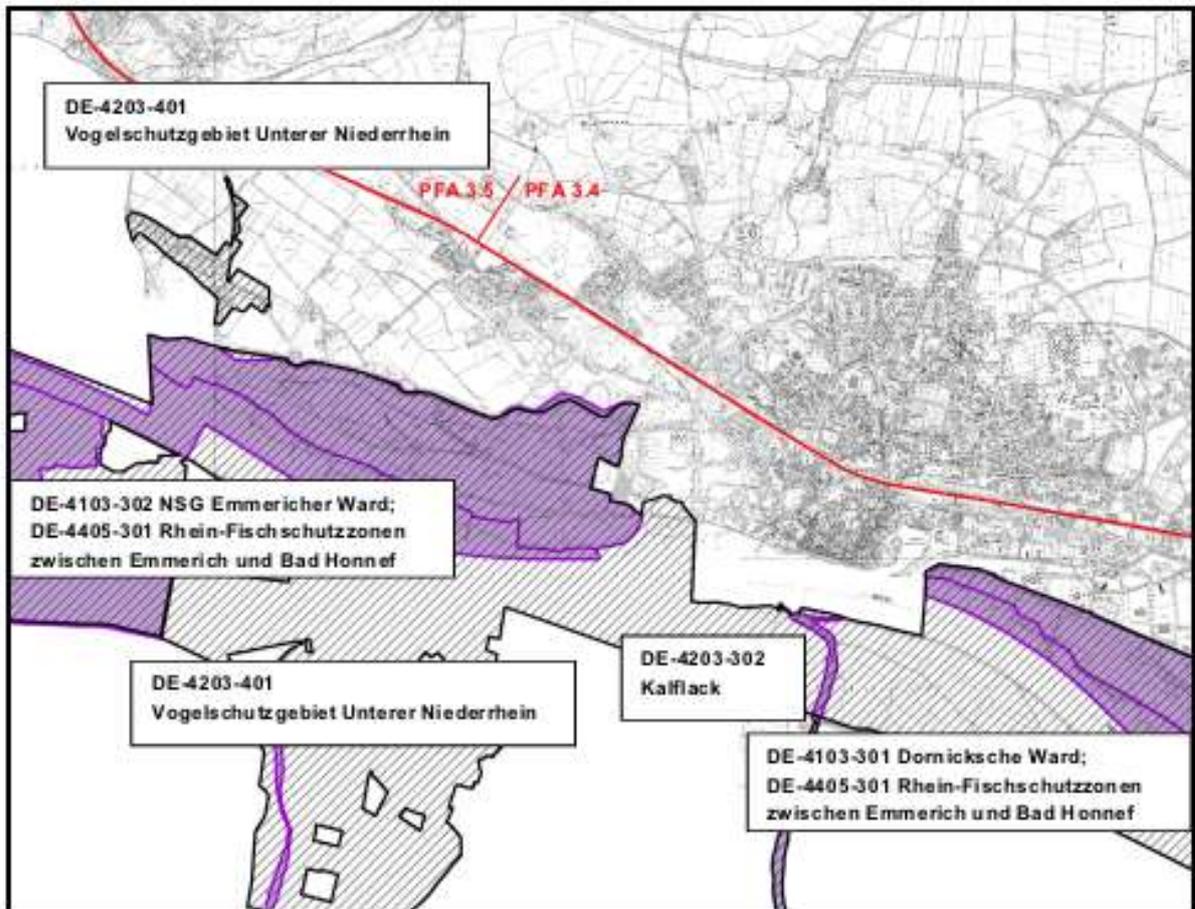


Abbildung 41 Überblick über die NATURA-2000-Gebiete in der Umgebung des Vorhabens

Die Vorprüfung kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass (Zitat) „auch unter Berücksichtigung kumulativer Wirkungen keine erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des FFH-Gebietes NSG Emmericher Ward zu erwarten sind.“ (in Bezug auf bestimmte Vegetationsgesellschaften, Tierarten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie, bzw. besonders zu schützende Zugvogelarten).

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

Johannes Diks

Bürgermeister

ANLAGEN

- 01 Schreiben des Herrn Ministers Lienenkämper vom 01.04.2010
- 02 Schreiben des Herrn Ministers Voigtsberger vom 30.05.2012
- 03 Auszug aus dem Koalitionsvertrag NRW SPD-Bündnis90/Die Grünen
- 04 Schreiben des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
NRW vom 19.03.2014
- 05 Verkehrserhebung Löwentor, MWM, 2007
- 06 Stellungnahme der Gleichstellungsbeauftragten der Stadt Emmerich am Rhein
- 07 Umweltverträglichkeitsuntersuchung B8n Hüthum, Büro Drecker 2011
- 08 Umweltverträglichkeitsuntersuchung B8n Hüthum Karten, Büro Drecker 2011
- 09 Baugrunduntersuchung Felix-Lensing-Straße, Ingenieurbüro Tauw, 2014
- 10 Stellungnahme des Büro FORPLAN, Rettungsweg 's-Heerenberger Straße, 2014
- 11 Typologie der Gestaltungselemente Schallschutz, A-Konzept 21, 2013
- 12 Gestaltungskonzept der Bahnübergänge, A-Konzept 21, 2013
- 13 Auszug aus dem Bebauungsplan E 29/3 Bremerweg/Südwest, 1. Nachtrag
- 14 Städtebaulicher Vertrag zum Bebauungsplan E 29/3
- 15 Sicherheits- und Rettungswegekonzept der Feuerwehr Emmerich am Rhein
- 16 Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein als Grundstückseigentümerin
- 17 Kurzbeschreibung der Baudenkmäler
- 18 Schutzbereichskarte des Bodendenkmals KLE255
- 19 Erschütterungstechnische Untersuchung, ACCON GmbH, 2014