

Ausbaustrecke 46/2

Planfeststellungsabschnitt 1.4

Einwendungen und Stellungnahme der Stadt Voerde

Inhaltsübersicht

1. Vorgeschichte und Vorbemerkung.....	3
1.1 Vertrag von Warnemünde	3
1.2 Bisherige Stellungnahmen der Stadt.....	4
2. Einwendungen der Stadt Voerde gegen das Vorhaben wegen Verletzung des kommunalen Selbstverwaltungsrechts	5
2.1 Grundlinie der Einwendungen der Stadt	5
2.2 Grundlagen der Auswirkungsprognosen	6
2.2.1 Festlegung einer maximalen Belastungsgrenze	6
2.2.2 Schienenbonus.....	7
2.2.3 Auswirkungen der Blockverdichtung	9
2.3 Lärmschutz	10
2.3.1 Öffentliche Einrichtungen.....	10
2.3.2 Verdichtete Streusiedlungen im Außenbereich.....	12
2.3.3 Das "Besonders überwachte Gleis" (BÜG)	14
2.3.4 Verbesserter Lärmschutz im Nahbereich durch schwere Lärmschutzwände	14
2.4 Erschütterungen	15
2.4.1 Defizite des Erläuterungsberichts	15
2.4.2 Öffentliche Einrichtungen.....	17
2.5 Gefahrpotenzial für öffentliche Einrichtungen	18
2.6 Gestaltung der Lärmschutzanlagen.....	20
2.6.1 Bedeutung für Stadtbild und Stadtentwicklung	20
2.6.2 Lärmschutzwälle	21
2.6.3 Pflanzstreifen als wichtiges Gestaltungsmittel.....	22
2.6.4 Gestaltung der Lärmschutzwand in Abschnitten ohne Pflanzstreifen	25
2.6.5 Sichtbeziehungen	28
2.6.6 Aussparungen für Fahrleitungsmasten	30
2.6.7 Mehrkosten und städtebaulicher Nutzen	30
2.6.8 Fehlende Alternativenprüfung in Bezug auf den Lärmschutz.....	32
2.7 Haltepunkt Voerde.....	32

2.7.1	Bedeutung des Bahnhofs als Eingangstor zur Stadt	32
2.7.2	Sicherheit und Sicherheitsgefühl	33
2.7.3	Alternativplanung für den Haltepunkt erforderlich	34
2.7.4	Erforderliche Nebenbestimmung.....	36
2.7.5	Bahnsteighalle	36
2.7.6	Reisebüro	37
2.8	Querverbindungen.....	37
2.8.1	Geplante Rad- und Fußwegunterführung Rahmstraße	37
2.8.2	Aufhebung des BÜ Schwanenstraße	38
2.8.3	Erweiterung der EÜ(F) Bahnhofstraße	41
2.8.4	Ersatz des BÜ Grenzstrasse.....	41
2.8.5	Weitere Bauwerke.....	42
2.9	Bahnparallele Wegeverbindungen	42
2.9.1	Wiederherstellung der Bepflanzung	42
2.9.2	Fuß-/Radweg über die EÜ Steinstraße	42
2.10	Städtische Infrastruktur	44
2.10.1	Wiederherstellung in Anspruch genommener Straßen	44
2.10.2	Einleitungsstelle Schwanenstraße (km 17,9).....	44
2.10.3	Einleitungsstelle Alter Hammweg (km 19,9).....	45
2.10.4	Pumpstation Alter Hammweg (km 20,0).....	45
2.10.5	Entwässerungsplanung im Bereich EÜ Steinstraße	45
2.10.6	Entwässerungsplanung im Bereich EÜ(F) Bahnhofstraße	46
2.11	Externe Ausgleichsmaßnahmen.....	46
2.11.1	Allee entlang Mehrstraße.....	46
2.11.2	Ausgleichsmaßnahmen auf Hünxer Gemeindegebiet	46
2.12	Auswirkungen auf den kommunalen Haushalt	47
2.12.1	Finanzielle Lage der Stadt Voerde	47
2.12.2	Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen	47
2.12.3	Unterhaltungslasten.....	48
2.12.4	Bereitstellung von Löschwasser?	49
2.13	Regelungen während der Bauzeit.....	49
2.13.1	Beibehaltung des Schienenpersonenverkehrs	49
2.13.2	Beweissicherung für alle öffentlichen Flächen und Gebäude	50
2.13.3	Baustraßenkonzept	50
2.13.4	Gewährleistung von Schulweg-Verbindungen	51

2.13.5	Lärmschutz und Verkehrssicherung während der Bauzeit	52
2.13.6	Baustellenbüro.....	52
2.14	Städtische Grundstücke	53
2.14.1	Verkehrsflächen	53
2.14.2	Beeinträchtigung von Planungen der Stadt.....	53
2.14.3	Verpachtete Kleingartenflächen	53
2.14.4	Zufahrt zu landwirtschaftlichen Grundstücken .	54
3.	Stellungnahme der Stadt Voerde als Träger öffentlicher Belange.....	54
3.1	Kommunale Selbstverwaltung als öffentlicher Belang..	54
3.2	Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Katastrophenschutz	55
3.2.1	Gefahrguttransporte und Sicherheitsrisiko	55
3.2.2	Sicherheitskonzept der Feuerwehren	56
3.2.3	Überprüfung der Forderungen	56
3.3	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	58
3.4	Unrichtige Darstellung von Baugebieten	59
4.	Verzeichnis der Anlagen.....	59

1. Vorgeschichte und Vorbemerkung

1.1 Vertrag von Warnemünde

Nachdem im Vertrag von Warnemünde 1992 der Bau einer neuen Bahnlinie seitens der Niederlande von Rotterdam zur deutschen Grenze und die Übernahme des Güterverkehrs durch Deutschland vereinbart worden war, haben die Niederlande in den Folgejahren die Planung der später "Betuwe-Route" genannten Strecke vorangetrieben, so dass sie 2007 in Betrieb genommen werden konnte. Bis kurz vor diesem Zeitpunkt war seitens der Deutschen Bahn praktisch nichts geschehen.

Als Anlieger an der Bahnstrecke war auch die Stadt Voerde bei der niederländischen Planung beteiligt. Sie hat gemeinsam mit betroffenen Bürgern gegen den „Traceebesluit“ Bedenken vorgebracht. Kernpunkt war, dass vor einem Bau in den Niederlanden zunächst Klarheit in Deutschland geschaffen werden müsse hinsichtlich der Übernahme des Verkehrs. Andernfalls sei zu befürchten, dass die Strecke im unveränderten Zustand immer stärker durch Transitverkehr belastet würde, ohne dass es Schallschutz oder erforderliche Sicherheitsvorkehrungen für die Anliegergemeinden gäbe. Schließlich bestünde die Gefahr, dass für den öffentlichen Nahverkehr keine ausreichende Kapazität mehr zur Verfügung stünde. Die Bedenken wurden vom “Raad van State“ unter Bezugnahme auf den Vertrag von Warnemünde

nachvollziehbar zurückgewiesen. Die Verantwortung für die Übernahme des Verkehrs läge seit dem Vertrag bei der deutschen Seite.

Folgerichtig haben sich seit 2001 die Anliegergemeinden zusammengeschlossen, um ihre Interessen in Bezug auf den erforderlichen Ausbau der Strecke koordiniert vortragen zu können. Mit Hilfe der Euregio war zuvor eine Grundkonzeption für den Ausbau der Strecke erarbeitet sowie eine Alternativplanung entlang der Autobahn A3 geprüft und schließlich verworfen worden. Die Initiative für diese Untersuchungen kam aus der Region und fand ohne nennenswerte Beteiligung der Deutschen Bahn statt. Erst nachdem die niederländischen Planungen weit fortgeschritten waren wurde die Maßnahme in den Bundesschienenwegebauausbauplan eingestellt und es begannen Verhandlungen über die Finanzierung unter Beteiligung des Landes NRW, die letztlich zu einem erfolgreichen Abschluss führten.

1.2 Bisherige Stellungnahmen der Stadt

2004 hat die Bahn dann mit dem Scopingverfahren den Planungsprozess eröffnet, der allerdings wegen noch nicht geklärter Finanzierungsfragen noch einmal ins Stocken geriet. 2008 wurde durch die DB Projektbau ein erster Planentwurf vorgelegt und mit der Stadt besprochen.

Zu der Planung hat die Stadt mehrfach Stellung genommen. Ende 2009 wurde eine Überarbeitung vorgelegt sowie kurz danach erste Detailpläne zu wichtigen Bauwerken. Auch hierzu gab es ausführliche Stellungnahmen der Stadt, die jedoch größtenteils in den jetzt vorliegenden Planfeststellungsunterlagen nicht mehr berücksichtigt wurden. Das ist bedauerlich, weil die Planfeststellung jetzt mit verschiedenen im Vorfeld lösbaren Fragen belastet wird.

Gemeinsame Lösungen konnten gefunden werden bezüglich der Bahnübergänge und Überführungsbauwerke (mit Ausnahme der Schwanenstraße); ebenso gab es Kompromisse hinsichtlich der Beibehaltung bzw. Verlegung von Wegführungen und in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung des Haltepunkts Voerde auch für den bestehen bleibenden Bahnsteig.

Völlig unbeweglich zeigte sich der Vorhabenträger dagegen bei allen Bedenken der Stadt in Bezug auf die städtebaulich bedeutende Art und Gestaltung der Lärmschutzwände. Trotz der begründeten Einwände insbesondere auch in Bezug auf die soziale Kontrolle im Bereich des Haltepunkts wurde immer nur wieder auf fehlende Zulassungen und bestehende Vorschriften verwiesen. In den folgenden Einwendungen wird demgegenüber im Einzelnen gezeigt, dass die städtebaulichen Belange der Stadt durchaus auf Grundlage der geltenden Vorschriftenlage und mit zugelassenen Bauelementen verwirklicht werden können.

Unterschiedliche Positionen verblieben schließlich auch in Bezug auf die Zukunft des Bahnübergangs Schwanenstraße; hier hält die Stadt zunächst ihren Wunsch aufrecht, den Bahnübergang durch eine kleine Unterführung für Pkw zu ersetzen, während die Bahn auf der ersatzlosen Aufhebung besteht.

2. Einwendungen der Stadt Voerde gegen das Vorhaben wegen Verletzung des kommunalen Selbstverwaltungsrechts

2.1 Grundlinie der Einwendungen der Stadt

Der Abschnitt 2 enthält mit Bezug auf die verschiedenen sachlichen Teilbereiche die **Einwendungen**, die die Stadt Voerde gegen das Vorhaben vorbringt, weil die Art und Weise der geplanten Umsetzung

- Kernelemente der kommunalen Selbstverwaltung, nämlich die von der Stadt festgelegte städtebauliche Konzeption und
- das Selbstgestaltungsrecht der Stadt verletzt,
- die Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen gefährdet sowie
- die kommunale Finanzhoheit durch übermäßige, bei der gegebenen Einnahmesituation nicht zu bewältigende Lasten beeinträchtigt.

Der Abschnitt 3 umfasst anschließend eine **Stellungnahme** zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die übrigen der Gemeinde außerhalb der kommunalen Selbstverwaltung zugewiesenen Aufgaben.

Für die Stadt Voerde ist die Bahnstrecke existenziell, soweit sie den öffentlichen Nahverkehr als Verbindung zu den Ballungskernen des Ruhrgebiets und des Düsseldorfer Raums zur Verfügung stellt. Die Stadt hat mit fast 13 000 Menschen einen hohen Auspendleranteil¹. Ihr wesentliches Qualitätsmerkmal besteht darin, landschaftlich ansprechende, gut durchgrünte und hervorragend versorgte Wohngebiete anzubieten, von denen aus die Arbeitsplätze in den Ballungsräumen mit kurzen Fahrzeiten erreicht werden können. Der motorisierte Individualverkehr als Alternative zur Bahn ist zwar durchaus noch vorherrschend, verliert aber mit weiter steigenden Kraftstoffpreisen, überlasteten Straßen und Umwelt bedingten Einschränkungen immer mehr an Attraktivität.

Diese Funktion der Stadt Voerde im regionalen Kontext ist eine wesentliche Grundlage der seit Jahrzehnten betriebenen Stadtentwicklungsplanung. Die Stadt befürchtet eine Gefährdung die-

¹ 12 809 Auspendler, 5 917 Einpendler lt. Landesdatenbank NRW 2012.

ser lebenswichtigen Anbindung an den Ballungskern durch eine immer stärker spürbare Priorität für den Güterverkehr auf der Bahnstrecke.

Infolge dessen geht das Bemühen der Stadt dahin, die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs auf der Strecke aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Ein wichtiger Schritt war in jüngster Zeit die Einbeziehung des Stadtgebiets in das Tarifgebiet des VRR.

Daher hat die Stadt ein eigenes Interesse am Ausbau der Strecke, weil nur so die Chance besteht, trotz der Funktion als Transitlinie für den Güterverkehr den öffentlichen Nahverkehr weiterhin zu gewährleisten und auszubauen.

Für die nachfolgenden Einwendungen ist zentral, dass der Ausbau der Strecke nicht die tragenden Grundlagen der städtebaulichen Struktur, die in den vergangenen Jahrzehnten mittels der Bauleitplanung der Stadt entwickelt wurden und Voerde zu einem bevorzugten Wohnstandort machen, gefährden darf. Das gilt für die Gestaltung der Lärmschutzanlagen ebenso wie für die Attraktivität des Haltepunktes oder die Sicherung des Rad- und Fußwegenetzes.

Dagegen scheint es sich bei der seitens der DB Projektbau vorgelegten Planung um eine "Billiglösung" zu handeln, mit der versucht wird, mit einfachsten, möglichst standardisierten Mitteln die benötigte Transportkapazität herzustellen.

Dies gilt jedenfalls für wesentliche und prägende Teile der Planung wie eben die Gestaltung der Lärmschutzwände oder des Bahnhofs, während zum Beispiel der Landschaftspflegerische Begleitplan ein sorgfältiges Eingehen auf die örtlichen Bedingungen erkennen lässt.

Insofern ist nachvollziehbar, dass die Stadt nicht den Ausbau ablehnt, sondern den Ausbau in einer städtebaulich verträglichen Weise gestaltet haben will. Der Slogan der Bürgerinitiativen "Betuwe - so nicht!" gilt daher sinngemäß auch für die Stadt.

2.2 Grundlagen der Auswirkungsprognosen

2.2.1 Festlegung einer maximalen Belastungsgrenze

Grundlage aller Auswirkungsuntersuchungen in Bezug auf Lärm und Erschütterungen ist das der Planung zu Grunde gelegte Betriebsprogramm. Es basiert auf einer Prognose des Bundesverkehrsministers für das Jahr 2025. In den vorgelegten Unterlagen finden sich jedoch keine Angaben über die technische Kapazität der Strecke nach Fertigstellung des beabsichtigten Ausbaus, unter Berücksichtigung der ebenfalls vorgesehenen Blockverdichtung und unter Annahme der anschließend ohne eine wesentliche Änderung der Strecke noch möglichen technischen Ertüchtigungsmaßnahmen (Maximalkapazität).

Bis zu dieser Kapazitätsgrenze kann die Strecke weiter durch zusätzliche und/oder längere Züge ausgelastet werden, ohne dass eine Beteiligung der Anliegergemeinden in einem weiteren Planfeststellungsverfahren erforderlich wäre. Schall- und Erschütterungsprognosen müssen auf diese - nicht genannte - Maximalbelastung ausgerichtet werden. Statt dessen wird auf eine nicht einmal 15 Jahre voraus reichende Prognose des Bundesverkehrsministeriums aus 2007 zurückgegriffen. Durch den ungewöhnlich kurzen Prognosehorizont verschafft sich der Vorhabenträger die unzulässige Möglichkeit, mit geringeren Aufwendungen für Lärm- und Erschütterungsschutz auszukommen (Vergl. Anlage 3, S. 6, Abschn. 5.1).

Die zu Grunde gelegte Prognose ergibt selbst für den kurzen Zeitraum zu niedrige Belastungswerte, weil die Wachstumsraten des Güterverkehrs bis zur Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 deutlich über den prognostizierten Werten lagen² und die Krise in Deutschland bekanntlich relativ rasch wieder überwunden werden konnte.

Soweit städtische Einrichtungen daher von Lärm oder Erschütterungen betroffen sind, lassen sich auf Grund der vorgelegten Unterlagen die zu erwartenden Auswirkungen nicht mit ausreichender Sicherheit abschätzen. Auch dem Vorhabenträger ist bekannt, dass "unvorhergesehene" Belastungssteigerungen über die zu Grunde gelegte Prognose hinaus für die Betroffenen nur noch sehr begrenzte Möglichkeiten für eine Verbesserung des Schall- und Erschütterungsschutzes bieten. Die Stadt fordert daher die Ermittlung der technischen Maximalbelastung der Strecke in Bezug auf Anzahl und Länge der Züge und die Wiederholung der schalltechnischen Untersuchung sowie der Untersuchung im Hinblick auf Erschütterungen auf dieser Grundlage.

2.2.2 Schienenbonus

Die Anwendung des Schienenbonus verletzt das Recht der Stadt auf einen ordnungsgemäßen Betrieb der an der Strecke liegenden Schulen. Der Schutz kommunaler Einrichtungen stellt nicht nur einen öffentlichen Belang dar, sondern ist selbst Bestandteil der kommunalen Selbstverwaltung.³

² Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege

und die Bundesfernstraßen, November 2010, Seite 5

³ "Inhaltlich vermittelt die gemeindliche Selbstverwaltungsbefugnis grundsätzlich ein Abwehrrecht gegenüber erheblichen Beeinträchtigungen gemeindlicher Einrichtungen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob durch das Vorhaben in die bauliche Anlage von Einrichtungen selbst eingegriffen oder ob diese nur in ihrer Funktionsfähigkeit zerstört oder erheblich beeinträchtigt werden." (OVG NRW, Urteil vom 27.10.05, 11 A 1751/04, RdNr. 172)

Der Koalitionsvertrag der derzeitigen Bundesregierung sieht die Abschaffung des Schienenbonus⁴ vor. Kürzlich haben die Koalitionsfraktionen einen entsprechenden Gesetzesentwurf in den Bundestag eingebracht.⁵ Demnach soll ab der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes der Schienenbonus nicht mehr angewendet werden. Diese Änderung ist für 2016 vorgesehen. Es spricht viel dafür, dass der Vorhabenträger bis dahin Baurecht für die ABS 46/2 erreicht hat. Obwohl wie allgemein anerkannt die Rechtfertigung für den Schienenbonus bereits heute nicht mehr gegeben ist, ist daher zu befürchten, dass der Ausbau dieser Strecke weiterhin mit unzureichenden Schutzstandards im Hinblick auf den Lärmschutz erfolgt. Das bedeutet, dass der ordnungsgemäße Betrieb der an der Strecke liegenden Schulen auch nach dem Ausbau auf lange Sicht beeinträchtigt wird. Denn ausweislich der Beurteilungspegelpläne⁶ läge der Immissionswert auf den beiden Schulgeländen bei Wegfall des Schienenbonus zwischen 54 und 59 dB(A) und würde daher zumindest teilweise den Grenzwert für Schulen (57 dB(A) tagsüber) überschreiten.

Aus der schalltechnischen Untersuchung⁷ ergibt sich, dass die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen für ca. 200 Gebäude nicht ausreichen, weil der zusätzliche Aufwand, um auch diese Gebäude schützen zu können, unverhältnismäßig wäre. Durch den Einbau einer Schienenstegdämpfung (-2 dB(A)) und einer Schienenstegdämmung (-3 dB(A)) könnten hier mit geringem Kostenaufwand faktisch wesentliche Verbesserungen erzielt werden, während gleichzeitig für die übrigen Schutzfälle die Voraussetzungen für einen ausreichenden Schallschutz bei Wegfall des Schienenbonus gegeben wäre.

So weit die schallmindernden Maßnahmen am Gleis nach den derzeit geltenden Rechenvorschriften noch nicht berücksichtigt sind, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, so weit die Planfeststellungsbehörde zusätzliche Nachweise für erforderlich hält, ein Gleichwertigkeitgutachten einzuholen, damit diese Maßnahmen durch die Planfeststellungsbehörde sicher beurteilt werden können und ihre Realisierung im Planfeststellungsbeschluss vorgeschrieben wird.

Die Stadt Voerde fordert daher den Einbau von Dämpfungsmaßnahmen am Gleis. In Bezug auf die von der Stadt wahrzunehmenden Belange können Verbesserungen hinsichtlich der Mittelungspegel bei den an die Strecke angrenzenden Schulgrundstücken erzielt werden.⁸ Hinsichtlich der wesentlich höhe-

⁴ Korrekturgröße "S" gemäß Anlage 2 zur 16. BImSchVO

⁵ BT-Drucksache 17/10771

⁶ Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13.3

⁷ Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13.1, S. 29

⁸ siehe auch Abschnitt 2.2.1

ren Lärmwerte bei der Vorbeifahrt eines Zuges wird auf den Abschnitt 2.3.1 verwiesen. Auch diese Belastung ließe sich durch die genannten Dämpfungsmaßnahmen deutlich mindern.

2.2.3 Auswirkungen der Blockverdichtung

Das Recht der Stadt auf einen ordnungsgemäßen Betrieb ihrer Schulen wird ferner verletzt, weil keine Vorkehrungen hinsichtlich der noch vor dem Ausbau geplanten Blockverdichtung getroffen werden.

Die Blockverdichtung ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Sie wird jedoch im Hinblick auf das Betriebsprogramm vorausgesetzt; jedenfalls ist dies der Umweltverträglichkeitsstudie zu entnehmen, wonach von den verschiedenen Stufen der Ertüchtigung die Stufen 1 (Blockverdichtung) und 3 als bereits realisiert vorausgesetzt werden.⁹

Die Blockverdichtung ermöglicht eine deutlich stärkere Auslastung der Strecke. Es wird davon ausgegangen, dass die bisher dazu noch nicht vorliegenden Planfeststellungsunterlagen Angaben über die zu erwartende Kapazitätssteigerung enthalten. Angesichts der bereits vorhandenen Lärmbelastung - die von der Stadt Voerde im Jahr 2010/11 betriebene Messstation hat bereits häufige Überschreitungen des Mittellingspegels von 70 dB(A) nachgewiesen¹⁰ - ist eine zusätzliche Belastung der Strecke ohne vorher wirksame Lärmschutzmaßnahmen nicht vertretbar. Das gilt insbesondere auch für die beiden im unmittelbaren Einflussbereich liegenden Schulen im Gebiet der Stadt Voerde.

Seitens des Vorhabenträgers ist bisher mehrfach versichert worden, dass vor Realisierung der Blockverdichtung Lärmschutzmaßnahmen, die den anschließenden Ausbau der Strecke nicht beeinträchtigen, vorgezogen errichtet werden können. Zu der Möglichkeit einer solchen zeitlichen Aufteilung der Realisierung der jetzt zur Planfeststellung vorgelegten Maßnahmen enthalten die Unterlagen jedoch keine Angaben. Es wird befürchtet, dass die Realisierung dieser Zusage in weiten Abschnitten an technischen oder organisatorischen Problemen scheitert.

Die genannte Zusage des Vorhabenträgers reicht aber auch im Falle ihrer Realisierung nicht aus. Insbesondere die Grundschule "Otto-Willmann-Schule" ist bereits heute unerträglich von Unterrichtseinschränkungen auf Grund des Eisenbahnverkehrs betroffen. Sie liegt jedoch auf der Seite, auf der das dritte Gleis vorgesehen ist. Sie würde daher von der zusätzlichen Lärmbelastung auf Grund der Blockverdichtung betroffen, ohne dass kompensierende Lärmschutzmaßnahmen erfolgen würden. Dies

⁹ Planfeststellungsunterlagen, UVS, allgemeiner Teil, Seite 57

¹⁰ http://www.voerde.de/C1256ED1003C8696/html/7C766E7215A5F3EBC12577B2003A45F6?opendocument&nid1=66211_68614

ist im Interesse einer geregelten schulischen Versorgung der Grundschüler nicht vertretbar.

Die Stadt Voerde fordert daher, dass

- die vorgezogene Realisierung der Lärmschutzanlagen entsprechend der Zusage des Vorhabenträgers auf der Südwestseite der Strecke (bahnlinks) bereits jetzt Gegenstand der Planfeststellung und insbesondere der Planung des Bauablaufs wird und
- dass in Bezug auf die bahnrechts liegende Grundschule geeignete provisorische Lärmschutzmaßnahmen als Voraussetzung für die Kapazitätssteigerung durch die Blockverdichtung geschaffen werden.

Dafür kann die mittlerweile in weiten Abschnitten vorgesehene Errichtung einer Mittelwand eine mögliche Lösung darstellen. Es wird angeregt, nicht nur die bahnlinks liegende Lärmschutzwand, sondern auch die Mittelwand bereits vor dem Bau des dritten Gleises zu errichten.

2.3 Lärmschutz

Zu Anfang wird darauf hingewiesen, dass auf Seite 12 des Erläuterungsberichts eine Reihe Angaben enthalten sind, die sich offensichtlich nicht auf den hier behandelten Planfeststellungsabschnitt beziehen.

2.3.1 Öffentliche Einrichtungen

Das Recht der Stadt auf ordnungsgemäßen Betrieb ihrer öffentlichen Einrichtungen, insbesondere der an der Strecke liegenden Schulen, wird verletzt, in dem mittels des "Schienenbonus" eine Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchVO errechnet wird, die den tatsächlichen Verhältnissen nicht entspricht; sowie weiterhin dadurch, dass aufgrund des Berechnungsverfahrens der 16. BImSchVO in Verbindung mit der Schall 03 Spitzenpegel während der Vorbeifahrt eines Zuges überhaupt nicht berücksichtigt werden.

Entlang der Strecke im Planfeststellungsabschnitt 1.4 befinden sich folgende öffentliche Einrichtungen der Stadt Voerde:

1. Janusz-Korczak-Schule, Peerdsbuschweg 54 (Förderschule, bahnlinks, km 17,1)
2. Asylbewerber-Wohnheim, Rahmstraße 199 (bahnlinks, km 17,3)
3. Otto-Willmann-Schule, Sternbuschweg 36 (Grundschule; bahnrechts, km 18,3)
4. Jugendzentrum Voerde (JUZ), Friedrichsfelder Straße 36a (bahnlinks, km 19,2)
5. Christian-Morgenstern-Kindergarten, Bahnacker 2 (bahnlinks, km 19,3)

6. Ehemalige Holthäuser Schule, jetzt Vereinsheim,
Rönskenstraße 152 (bahnrechts, km 20,0)

Die genannten Schulen, Kita, Jugendzentrum und Vereinsheim werden nur tagsüber betrieben, so dass hier die Tageswerte der 16. BImSchVO angesetzt werden müssen. Ausweislich der Lärmpegelkarten der schalltechnischen Untersuchung werden nach Realisierung des Vorhabens die entsprechenden Grenzwerte für den Mittellungspegel in allen Fällen eingehalten, aber nur, soweit der Schienenbonus weiterhin Berücksichtigung findet. Das gilt auch für die Nachtwerte an dem Asylbewerber-Wohnheim.

Nicht berücksichtigt ist jedoch die störende Wirkung der Lärmspitzen während der Vorbeifahrt eines Zuges. Dies wird im nachfolgenden Abschnitt behandelt.

In der Pegeltabelle ¹¹ sind die öffentlichen Einrichtungen (jedenfalls nach ihrer Postadresse) bis auf das Jugendzentrum und das Vereinsheim sämtlich nicht zu finden. Insofern wird ein entsprechender Nachtrag gefordert. Hinzu kommt, dass das Grundstück der Otto-Willmann-Schule bei den Beurteilungsgrundlagen (Karte der Gebietstypen¹²) überhaupt nicht dargestellt ist. Dies lässt vermuten, dass das Schulgrundstück im Hinblick auf Schallschutz gar nicht untersucht wurde.

2.3.1.1 Otto-Willmann-Schule

Ausweislich der Karten zur schalltechnischen Untersuchung wird der Grenzwert von 57 dB(A) eingehalten. Dies gilt ebenfalls nur, soweit der Schienenbonus zur Anwendung kommt. Insoweit wird auf den vorstehenden Abschnitt 2.2.2 verwiesen.

Für die dicht neben der Strecke liegenden Einrichtungen (hier insbesondere die Grundschule Otto-Willmann-Schule) ist neben dem Mittellungspegel auch der Vorbeifahrtpegel (durchschnittlicher Lärmwert während der Vorbeifahrt eines Zuges) von hoher Bedeutung. Angesichts der dichten Zugfolge muss während der Vorbeifahrt in einigen Gebäudeteilen zumindest im Sommer (geöffnete Fenster) regelmäßig der Unterricht unterbrochen werden. Konzentrationsstörungen und Unruhe in den betroffenen Grundschulklassen sind die Folge (Vergl. Stellungnahme der Schulleitung, Anlage 6).

Die Minderung des Vorbeifahrtpegels durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen wird in der schalltechnischen Untersuchung nicht betrachtet. Nach einer überschlägigen Abschätzung auf Grundlage der Messergebnisse der von der Stadt Voerde betriebenen Messstation treten heute während der Vorbeifahrt eines Zuges Lärmbelastungen in den Klassenräumen von ca. 71 dB(A)

¹¹ Planfeststellungsunterlagen, Schalltechnische Untersuchung, Anlage 13.5

¹² schalltechnischen Untersuchung,

auf, wenn, wie im Sommer erforderlich, die Fenster geöffnet sind. Mit 79 dB(A) ist der Außenbereich belastet, wodurch Unterhaltungen unterbrochen werden, Stresserscheinungen auftreten und allgemein die Erholungsqualität in den Pausen sinkt. Unterrichtseinheiten im Freien können nicht durchgeführt werden. Geht man davon aus, dass durch die vorgesehene Lärmschutzwand eine Pegelminderung von etwa 12 dB(A) eintritt, verbleibt im Außenbereich noch ein Lärmpegel von 67 dB(A), in den Klassenräumen 59 dB(A). Insbesondere im Außenbereich (Schule) werden damit auch nach Errichtung der Schallschutzwände normale Unterhaltungen (60-65 dB(A)) gestört sein.¹³ Unter Berücksichtigung der zunehmenden Häufigkeit von Vorbeifahrten fordert die Stadt daher zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Schulbetriebs, dass auch während der Vorbeifahrt eines Zuges eine Lärmbelastung von 60 dB(A) nicht überschritten wird. Dies ist durch den Vorhabenträger nachzuweisen.

Sollte die Lärminderung zur Sicherstellung der Schulbetriebs in dem Bereich der Schule höhere Lärmschutzwände erfordern, bestehen seitens der Stadt Voerde in diesem Bereich keine Bedenken aus Sicht des Orts- und Landschaftsbildes, da die Strecke hier durch vorhandene Waldstreifen abgeschirmt ist.

2.3.1.2 Janusz-Korczak-Schule

Die Gebäude der städtischen Förderschule mit Schwerpunkt Lernen und emotionale und soziale Entwicklung haben einen größeren Abstand zur Bahnstrecke als die der Otto-Willmann-Schule. Nachteilige Wirkungen treten hier vor allem bei schulischen Aktivitäten im Außenbereich auf, da die Kommunikation zwischen Lehrern und Schülern während der Vorbeifahrt eines Zuges unterbrochen werden muss. Die Problematik wurde ansonsten entsprechend bei der Otto-Willmann-Schule beschrieben. Auch für die Janusz-Korczak-Schule ist durch eine Erhöhung oder sonstige Verbesserungen der Lärmschutzwände sicherzustellen, dass auch während der Vorbeifahrt eines Zuges der Lärm im Außenbereich 60 dB(A) nicht überschreitet.

2.3.2 Verdichtete Streusiedlungen im Außenbereich

Die Stadt befürchtet, dass eines der wesentlichen Ziele der Stadtentwicklung, nämlich die Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen, infolge des Vorhabens in Teilen des Stadtgebiets nicht mehr erreicht werden kann.

Auf Grund der historischen Entwicklung der Siedlungen im Flachland gibt es auf der Niederterrasse des Rheins zahlreiche

¹³ Es wird davon ausgegangen, dass eine Unterhaltung gestört wird, wenn der Umgebungslärm gleich oder nur wenig unter der Lautstärke der Unterhaltung liegt.

verstreute Wohnbebauungen im Außenbereich. Verschiedentlich ist diese Streubebauung so verdichtet, dass man nicht mehr von einzelnen Gebäuden sprechen kann. Fast 10 % der Bevölkerung der Stadt wohnt in solchen Gebieten.

Wegen der Lage im Außenbereich ist der Schutzstatus im Hinblick auf den Schienenlärm ohnehin gemindert (Werte für Mischgebiet). Dies wird allgemein akzeptiert. Wenn jedoch als Folge der Verhältnismäßigkeitsprüfung in solchen Bereichen Lärmschutz entfällt, werden die Bewohner dieser Gebiete nicht nur - im Gegensatz zu allen anderen Gebieten der Stadt - als einzige weiterhin mit Schienenlärm beaufschlagt, sondern müssen darüber hinaus noch zusätzlichen Lärm auf Grund der mit dem Ausbau bezweckten erheblich höheren Belastung der Strecke hinnehmen.

Grundsätzlich ist es Sache der insoweit Betroffenen, ihre Interessen im Planfeststellungsverfahren selber wahrzunehmen.

Die Stadt hat allerdings ebenfalls ein hohes Interesse, die Entstehung benachteiligter Gebiete zu vermeiden. Auch für die Kommunen gilt unmittelbar der erste Grundsatz der Raumordnung, nämlich ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben.¹⁴ Bei einer die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschreitenden Lärmbelastung befürchtet die Stadt einen allmählichen Wegzug der bisherigen Bewohner, die Unverkäuflichkeit der Immobilien zu angemessenen Preisen und in der Folge eine allmähliche Degradation dieser Siedlungsteile.

Da es sich nicht um einzelne Gebäude, sondern um größere Siedlungssplitter handelt, ist eine Rückentwicklung zu landwirtschaftlicher Fläche praktisch ausgeschlossen. Die Immissionsbelastung durch die Bahnlinie - noch verstärkt durch die in Bahnnahe ebenfalls zu erwartenden oder bereits vorhandenen Erschütterungen - ist maßgebend für die Befürchtung, dass infolge des Vorhabens Voraussetzungen für eine Slumbildung geschaffen werden.

Zur Vermeidung negativer städtebaulicher Auswirkungen bei einem Verzicht auf aktive Lärmschutzmaßnahmen fordert die Stadt durchgehende Lärmschutzwände oder -wälle zum Schutz der größeren Splittersiedlungen im Außenbereich.

Im Übrigen werden in diesem Zusammenhang die Ergebnisse der Variantenuntersuchung bezweifelt. Der Gutachter hat hier eine Kosten-Nutzen-Abwägung vorgenommen und sich dabei offensichtlich ungeprüft auf Kostenvorgaben des Vorhabenträgers gestützt.¹⁵ Nach einer Untersuchung des von der Stadt beauftragten Ingenieurbüros Treiber-Lärmschutz sind diese Kosten-

¹⁴ Raumordnungsgesetz, Paragraph 2, Grundsätze der Raumordnung

¹⁵ Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13..6, Seite 12 f.

angaben deutlich zu hoch. So liegen die angegebenen Kosten für eine 4 m hohe Lärmschutzwand mit 3331 €/m um gut 20 % höher als die Kosten, die sich aus allen Erfahrungswerten selbst im ungünstigsten Fall ableiten lassen (2751 €/m). Bei der Verwendung von Betonwänden läge die Überhöhung sogar bei 30 % (Anlage 3, Abschnitt 5.4, Seite 7 ff; hier insbesondere Tabelle auf Seite 11). Durch den unverhältnismäßig hohen Kostenansatz verschiebt sich die Bewertung in der Kosten-Nutzen-Untersuchung zu Ungunsten der Betroffenen.

2.3.3 Das "Besonders überwachte Gleis" (BÜG)

Der Vorhabenträger beabsichtigt als zusätzliche Maßnahme für den Lärmschutz im gesamten Planfeststellungsabschnitt das sog. "Besonders überwachte Gleis" anzuwenden. In diesem Fall wird der Zustand des Gleises regelmäßig kontrolliert und werden Unregelmäßigkeiten durch Schleifen beseitigt. Nach den geltenden Vorschriften für die Berechnung des Schienenlärms kann dafür ein Abzug von 3 dB(A) angesetzt werden, was bei der Schallprognose auch geschehen ist.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme hängt jedoch davon ab, dass der Vorhabenträger seiner Verpflichtung zur Kontrolle und Gleispflege auch mit der nötigen Regelmäßigkeit nachkommt. Wenn auch hier kein begründetes Misstrauen besteht, können betriebliche Zwänge oder finanzielle Engpässe doch dazu führen, dass diese Pflicht vernachlässigt wird, wenn es keine ausreichende Kontrolle gibt.

Die Stadt fordert daher zur Sicherstellung der lärm mindernden Wirkung des BÜG, dass sie regelmäßig über die entsprechenden Messungen informiert wird, ihr die Messprotokolle zur Verfügung gestellt werden und sie in Kenntnis gesetzt wird, sobald Gleispflegemaßnahmen in Verbindung mit dem BÜG anstehen. Dies ist in einer Nebenbestimmung zum Planfeststellungsbeschluss festzulegen.

2.3.4 Verbesserter Lärmschutz im Nahbereich durch schwere Lärmschutzwände

Nach der Unterlage "Regelausführung Schallschutzwand"¹⁶ ist als Außenwand eine leichte, einseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand mit einer Außenverkleidung aus Aluminium vorgesehen. Bei solchen an anderer Stelle bereits errichteten Lärmschutzwänden ist im Bereich dicht hinter der Lärmschutzwand eine geringe Abschirmwirkung für niederfrequente Geräusche spürbar und auch wissenschaftlich nachweisbar. Die von Güterzügen hervorgerufenen Störgeräusche sind im Wesentlichen diesem niederfrequenten Bereich zuzurechnen. Der Effekt tritt bei Schallschutzelementen mit größerer Masse (Erdwälle oder z.B.

¹⁶ Planfeststellungsunterlagen, Anlage 8.4

Beton- oder Gabionenwände) nicht oder wesentlich schwächer auf.

Die Stadt fordert daher in Bereichen, bei denen öffentliche Nutzungen unmittelbar hinter der Lärmschutzwand stattfinden, die Verwendung von Lärmschutzelementen mit besserer Abschirmung für niederfrequente Geräusche. Dies gilt vor allem für folgende Abschnitte:

- Entlang der Janusz-Korczak-Schule (bahnlinks von km 17,06 bis km 17,17)
- Entlang der Otto-Willmann-Schule (bahnrechts von km 18,18 bis km 18,35)
- Entlang des bahnparallelen Rad- und Fußwegs zwischen Rahmstraße und Steinstraße (bahnrechts von km 17,20 bis km 18,58). Hiermit würde auch der vorgenannte Bereich an der Otto-Willmann-Schule mit abgedeckt.

2.4 Erschütterungen

2.4.1 Defizite des Erläuterungsberichts

Der Erläuterungsbericht zum Erschütterungsgutachten ist nicht verständlich und auch nicht nachvollziehbar. Insbesondere lassen sich die letztlich verwendeten Prüfkriterien nicht plausibel aus der Darlegung der Untersuchungsmethode ableiten.

Im Abschnitt 3.4 wird der Begriff „Terzschnellespektrum“ sowie das Verfahren „Peak-Hold, Fast“ ohne weitere Erklärung eingeführt. Die folgenden Erläuterungen bauen jedoch darauf auf.

Im Abschnitt 3.5.1 werden die Beurteilungswerte $KB_{F_{max}}$ und $KB_{F_{Tm}}$ vorgestellt sowie ein weiterer Wert $KB_{F_{Tr}}$, der in etwa dem Mittelungspegel beim Lärmschutz vergleichbar sein könnte. Es wäre an dieser Stelle zu erwarten, dass für diese Werte eine Beurteilung in Bezug auf das menschliche Empfinden erfolgt. Das ist aber nicht der Fall. In einer nachfolgenden Tabelle wird aus einer zurückgezogenen VDI-Richtlinie eine gewisse Bewertung dargestellt, jedoch folgt im weiteren Abschnitt 3.5.2 eine neue Tabelle, in der nunmehr die bisher überhaupt nicht erläuterte Größe A_u als Anhaltswert für die Beurteilung des Maximalpegels $KB_{F_{max}}$ und A_r für die Beurteilung des "Mittelungspegels" $KB_{F_{Tr}}$ vorgestellt werden. Diese Werte werden in den folgenden Abschnitten für die Beurteilung der Relevanz der Erschütterung herangezogen.

Es fehlt jedoch eine Auseinandersetzung mit der Zunahme der Einzelfälle der Erschütterung (Zugvorbeifahrten).

Bevor eine relevante Erschütterung festgestellt wird (aus der sich ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen herleiten würde), muss nach Ansicht des Gutachters das konkrete Objekt drei verschiedene Prüffilter überstehen:

- Zunächst ist nachvollziehbar, dass Fälle nicht weiter betrachtet werden, wo bereits der Maximalpegel unterhalb des Richtwertes für das betroffene Gebiet liegt.
- Sodann sollen auch die Fälle ausgeschlossen werden, bei denen der Richtwert für den über Tag- bzw. Nachtzeit gerechneten "Mittellungspegel" KB_{FTT} unterschritten wird. Dies ist nicht mehr plausibel, weil eine Bewertung der Maximalpegel damit im weiteren vollständig ausgeschlossen wird. Gerade die während der Vorbeifahrt auftretenden Erschütterungen stellen eine wesentliche Beeinträchtigung dar; erst in zweiter Linie kommt es auf den Durchschnittswert während längerer Zeiträume an.
- Im letzten Schritt werden die Fälle ausgefiltert, bei denen der prognostizierte "Mittellungspegel" KB_{FTT} durch das Vorhaben um weniger als 25 % erhöht wird.

Durch diese Vorgehensweise wird der nach der Literatur lediglich für die Beurteilung von Sonderfällen vorgesehene Wert KB_{FTT} ¹⁷ faktisch zum alleinigen Prüfkriterium hinsichtlich der Relevanz der Erschütterungsauswirkungen¹⁸. Bezogen auf die Gebäude, für die Messungen durchgeführt wurden, bedeutet das zum Beispiel, dass Objekte, deren Maximal-Erschütterungswert KB_{Fmax} im Prognosefall deutlich über dem Anhaltswert liegt und für die eine Steigerung um (teilweise weit) mehr als 25 Prozent erwartet wird, nicht als Schutzfall anerkannt werden.¹⁹

Nicht nachvollziehbar ist im weiteren Verlauf der Schritt von den gemessenen Objekten zu den weiteren, von Erschütterungen beeinträchtigten Gebäuden (potenzielle Schutzfälle). Hier werden zwar Korridore dargestellt, unterschieden für bestimmte bauliche Konstruktionen (Beton oder Holzbalkendecke). Es findet sich aber kein Nachweis darüber, wo welche Konstruktionen vorliegen.

Bei der Prüfung möglicher Schutzmaßnahmen im Abschnitt 6 wird wiederum nur Bezug auf die gemessenen Objekte genommen; Aussagen zu den übrigen Schutzfällen fehlen. Es ist vor allem nicht nachvollziehbar, warum welche Maßnahmen zur Einhaltung der zuvor bei der Prüfung angewandten Anhaltswerte führen. Dies ist insbesondere auch deswegen von Bedeutung, weil gerade in dem Bereich, in dem mit der Unterschottermatte im Trog relativ aufwändiger Erschütterungsschutz vorgesehen

¹⁷ z.B. Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen (Beschluss des Länderausschusses für Immissionsschutz vom 10. Mai 2000), S. 12.

¹⁸ so ausdrücklich auf Seite 37 des Erläuterungsberichtes (Planfeststellungsunterlagen, Anlage 14.1)

¹⁹ IOE 05: KB_{Fmax} (nachts) 0,27, Zunahme 44%; IOE 06: KB_{Fmax} (nachts) 0,19, Zunahme 27%; IOE 09: KB_{Fmax} (nachts) 0,37, Zunahme 27% (bei A_u für Wohnen = 0,15)

ist, keine Messungen an vorhandenen Objekten vorgenommen wurden.

Das Problem möglicher Gebäudeschäden durch Erschütterungen wird im Gutachten mit der kurzen Aussage abgetan, dass Gebäudeschäden im Allgemeinen nicht zu erwarten seien, wenn die Anhaltswerte für Menschen eingehalten werden.²⁰ Für die Beurteilung von Gebäudeschäden sind jedoch andere Werte maßgebend (Schwingungsgeschwindigkeit mm/s) als in Bezug auf das menschliche Empfinden. Damit überhaupt eine Beurteilung vorgenommen werden kann, sind diese Werte ebenfalls anzugeben. Insbesondere in den Fällen, in denen die Anhaltswerte in Bezug auf das menschliche Empfinden bereits überschritten sind, kann auch nach Aussage des Gutachtens das Auftreten von Gebäudeschäden offensichtlich nicht ausgeschlossen werden.

Aus Sicht der Stadt Voerde wird ein nachvollziehbares und insbesondere auch nachrechenbares Gutachten zum Erschütterungsschutz gefordert, damit die Auswirkungen insbesondere auf die auf der Ostseite der Bahn liegenden Gebäude der Otto-Willmann-Schule einschließlich möglicher Gebäudeschäden beurteilt werden können.

2.4.2 Öffentliche Einrichtungen

Durch die zu erwartenden Erschütterungen wird das Recht der Gemeinde auf ordnungsgemäßen Betrieb der Schulen an der Bahnstrecke sowie ihr Recht auf Eigentum an den Schulgebäuden²¹ verletzt.

Nach dem Erläuterungsbericht zum Erschütterungsgutachten²² wurde entlang der Strecke für Wohngebäude mit Betondecken ein Betroffenheitskorridor von 70 m ermittelt. Es wird davon ausgegangen, dass - analog zur Einstufung nach der 16. BImSchVO - Schulgebäude entsprechend oder sogar empfindlicher wie Wohngebäude beurteilt werden müssen.

Demnach liegen Teile der Gebäude der Otto-Willmann-Schule in dem entsprechenden Betroffenheitskorridor. Eine (dokumentierte) Betrachtung dieses Gebäudes hat jedoch nicht stattgefunden. Demgegenüber beklagt die Schulleitung die spürbaren und zunehmenden Erschütterungen in den Klassenräumen (Vergl. Anlage 6). Die Situation wird sich durch die Zunahme der Streckenauslastung und durch das Heranrücken des dritten Gleises deutlich verschärfen. Die Analogie mit etwa gleich weit entfer-

²⁰ Planfeststellungsunterlagen, Anlage 14.1, S. 24

²¹ "Verfassungsrechtlich ist das Eigentum von Gemeinden ... im Rahmen der Gewährleistung der kommunalen Selbstverwaltung (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG) geschützt, also insoweit, als es Gegenstand und Grundlage kommunaler Betätigung ist." (OVG NRW, Urteil vom 27.10.05, 11 A 1751/04, RdNr. 169)

²² Planfeststellungsunterlagen, Anlage 14.1

ten Gebäuden, die Gegenstand der Untersuchung waren, legt nahe, dass auch bezüglich der Schule ein Anspruch auf Erschütterungsschutz besteht.

Die Stadt fordert daher zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Schulbetriebs, dass für das Grundstück der Otto-Willmann-Schule durch geeignete Schutzmaßnahmen die Einhaltung vor allem des Maximalpegels KB_{Fmax} für Sondergebiet²³ durch den Vorhabenträger gewährleistet wird. Vor allem käme eine Verlängerung des Systems "Unterschottermatte im Trog" nach Süden in Frage.

Im äußersten Fall behält sich die Stadt die Geltendmachung eines Übernahmeanspruchs vor, wenn es dem Vorhabenträger nicht gelingt, einen für einen Schulbetrieb ausreichenden Lärm- und Erschütterungsschutz zu gewährleisten.

Weiterhin werden Gebäudeschäden befürchtet, solange seitens des Vorhabenträgers nicht durch ein nachvollziehbares Gutachten deren Ausbleiben nachgewiesen werden kann.

2.5 Gefahrpotenzial für öffentliche Einrichtungen

Das Recht der Stadt auf ordnungsgemäßen und insbesondere sicheren Betrieb ihrer öffentlichen Einrichtungen²⁴ wird verletzt, weil der Vorhabenträger keine ausreichenden und sachgerechten Vorkehrungen zur Bewältigung von Unglücken auf der Strecke getroffen hat.

Wie bereits im Abschnitt 2.3 (Lärmschutz) ausgeführt liegen entlang der Strecke 5 öffentliche Einrichtungen sowie ein Wohnheim für Asylbewerber. Demnach befinden sich zur Zeit tagsüber in der Otto-Willmann-Schule (Grundschule) regelmäßig knapp 300, in der Janusz-Korczak-Schule fast 100 Schüler. Bei Veranstaltungen können sich im Jugendzentrum bis zu 200 Menschen, im Vereinsheim Holthausen Schule ca. 60 Menschen aufhalten und die Kindertagesstätte am Bahnacker verfügt über vier Gruppen mit jeweils 20 bis 25 Kindern sowie Betreuungspersonal. Das Asylbewerberwohnheim hat eine Kapazität von 36 Personen.

Alle diese Einrichtungen liegen - natürlich ebenso wie die zahlreichen Wohnhäuser an der Strecke - im unmittelbaren Einflussbereich eventueller Unglücke insbesondere mit Gefahrgütern an der Strecke.

Das Risikopotenzial der Strecke ist erheblich.

Im Jahr 2008 transportierten die DB-Schenker-Güterzüge über 35 Mio. t Gefahrgut. Damit ist fast jede 7. Tonne Fracht, die DB-

²³ Planfeststellungsunterlagen, Anlage 14.1, S. 22, Tabelle 2

²⁴ zum Rechtsschutz für öffentliche Einrichtungen vgl. Abschnitt 2.2.2

Schenker-Rail Deutschland befördert, Gefahrgut²⁵. 60 % aller Gefahrguttransporte gehörten im Jahr 2008 zu der Gefahrgutklasse 3. Hierbei handelt es sich um entzündbare flüssige Stoffe, jedoch auch um explosive oder gefährliche Gase²⁶.

Notwendige Schutzabstände zur Vermeidung von Gesundheits- und Lebensgefahren sind wegen der Lage der Strecke in Siedlungsgebieten nicht vorhanden.

Ebenso ist die Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Schadensfällen keineswegs gering.

Es ist insbesondere dokumentiert, dass Weichen Ursachen von Unfällen im Schienenverkehr sind. Dies wird auch durch die in letzter Zeit erfolgte häufige Medienberichterstattung über das Entgleisen von Zügen bestätigt. Weichen sind jedoch im Bereich des Ortsteils Voerde angrenzend an Siedlungsgebiete vorgesehen.

Die Feuerwehr hat in einer Informationsveranstaltung in Voerde, am 25.10.2012, auch darauf hingewiesen, dass es in dem Streckenabschnitt zwischen Emmerich und Oberhausen zu ca. 25 Gleisbrüchen in Form von Ermüdungsbrüchen jährlich kommt. Dies hat z. B. in diesem Jahr dazu geführt, dass der gesamte Bahndamm von Emmerich bis Oberhausen gebrannt hat, weil ein Rad eines Zuges an einem solchen Gleisbruch entgleist war und der trockene Bewuchs des Bahndamms durch Funkenflug in Brand gesetzt wurde. Allein schon dieses Beispiel zeigt, wie leicht es zu Unfällen und Bränden kommen kann.

Das Eisenbahnbundesamt ermittelt regelmäßig das Auftreten betrieblicher Störungen. Nach diesen Angaben sind 2011 0,895 Störungen und Beinahe-Unfälle je 1 Million Zugkilometer aufgetreten²⁷. Umgerechnet auf ca. 3 km Strecke, die im Planfeststellungsabschnitt 1.4 innerhalb von Siedlungsgebieten verlaufen, ist demnach statistisch durchschnittlich alle drei Jahre mit einer solchen Störung zu rechnen. Jede Störung kann einen schweren Unfall auslösen.

Demgegenüber hat der Vorhabenträger auch nicht ansatzweise einen Sicherheitsnachweis für die Strecke vorgelegt.²⁸ Dies ist zusammen mit einer ordnungsgemäßen Risikoermittlung und

²⁵ http://www.deutschebahn.com/site/nachhaltigkeitsbericht__2009/de/unsere__produkte/sicherheit/gefahrguttransporte/gefahrguttransporte.html; zuletzt aktualisiert 1.7.2009

²⁶ Bezüglich der weiteren Einzelheiten wird auf das Gutachten „Orientierender Vergleich Gefahrgut – Aus- und Neubau der Rheintalbahn beantragte Trasse vs. Autobahn parallele Trasse im Bereich Offenburg bis Riegel“, Prof. Dr. Klaus Kümmerer, vom 15.07.2012, abrufbar unter bi-bahn.de, verwiesen.

²⁷ Bericht des Eisenbahnbundesamtes gemäß Art. 18 der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft – Berichtsjahr 2011, S. 37; siehe auch die Anhänge hierzu.

²⁸ BVerwG, U. v. 22.01.1997 – 11 C 7/95, NVwZ 1998, 623 Rn. 44

Risikobewertung nachzuholen. Die Ergebnisse sind erneut öffentlich auszulegen, damit die Stadt ebenso wie die Betroffenen vor der Zulassungsentscheidung hierzu Stellung nehmen können.

- Die Stadt fordert daher zur Gewährleistung der Sicherheit ihrer öffentlichen Einrichtungen die Verlegung der Weichenanlage aus Siedlungsgebieten heraus sowie
- vor allem ausreichende und angemessene Sicherheitsvorkehrungen an der Strecke.
- Dies umfasst auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen für bestimmte gefährliche Transporte, weil dadurch das Unfallrisiko deutlich gesenkt werden kann²⁹.

Maßgebend ist darüber hinaus das Sicherheitskonzept der Feuerwehren (Anlage 1). In Bezug auf die Einzelheiten wird auf die Stellungnahme im Abschnitt 3.2 verwiesen, die insoweit ebenfalls Bestandteil der Einwendungen sind.

2.6 Gestaltung der Lärmschutzanlagen

2.6.1 Bedeutung für Stadtbild und Stadtentwicklung

Die Planungshoheit der Stadt wird verletzt, wenn die für die Anlage von Wohngebieten im Flächennutzungsplan ausschlaggebenden räumlichen und landschaftlichen Qualitäten durch die vorgesehenen Lärmschutzwände grundlegend verschlechtert werden; ebenso das Ortsbild sowie das Recht der Stadt auf Gestaltung und Entwicklung ihres Gebiets nach eigenen Vorstellungen (Selbstgestaltungsrecht).

Die für die Gewährleistung des Lärmschutzes für die Bevölkerung erforderlichen Lärmschutzwände werden eine erhebliche Veränderung im Stadtbild bewirken. Dies gilt für das Bauwerk an sich, da es in der vorgesehenen Ausführung als Aluminiumwand gestalterisch eher mit einem Industriegebäude vergleichbar ist und sich somit weder in das Landschafts- noch in das Ortsbild einfügt. Wenn dann, wie zu erwarten ist, die großen Flächen in kürzester Zeit durch Graffiti verunstaltet werden, ist darüber hinaus zu befürchten, dass ganze städtebauliche Quartiere in ihrer Qualität erheblich negativ beeinflusst werden.

Die Stadt hat daher die städtebauliche Situation entlang der Bahnstrecke analysiert und daraus eine Gestaltungsleitlinie entwickelt, die nach Beteiligung der Bürgerschaft vom Stadtrat beschlossen wurde. Die Gestaltungsleitlinie ist als Anlage 2 beigefügt und dient als Begründung für die nachfolgenden Einwendungen im Abschnitt 2.6.

²⁹ s. näher Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr INF D2, TOP 3B, Geschwindigkeitsabsenkung von Gefahrgutzügen, AG Tank- und Fahrzeugtechnik, Sitzung am 06./07. April 2006; Cargo-Nr. 3, 2003, 16 ff.

Sie stellt Bereiche dar, in denen Sichtverbindungen über die Bahnlinie hinweg auch nach Errichtung der Lärmschutzanlagen weiterhin gewährleistet werden müssen, Abschnitte, bei denen eine Berankung oder eine sonstige Gestaltung der Lärmschutzwand vorgenommen werden muss und solche Bereiche, die am besten durch Pflanzstreifen oder Erdwälle in die Landschaft eingebunden werden können.

Da der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) bereits Festlegungen hinsichtlich Bepflanzung und Gestaltung der Lärmschutzwand trifft, wird in den folgenden Abschnitten ebenfalls untersucht, inwieweit diese Festlegungen bereits ausreichen und wo zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.

2.6.2 Lärmschutzwälle

Neben der platzsparenden Lärmschutzwand stellen Lärmschutzwälle Schutzmaßnahmen dar, die sich wesentlich besser in das Orts- und Landschaftsbild einfügen. Sie dämpfen durch ihre Masse Bodenschwingungen und leisten dadurch einen Beitrag zum Erschütterungsschutz. Ferner sind sie im Gegensatz zu leichten Schallschutzelementen deutlich besser in der Lage, niederfrequente Geräusche, wie sie vor allem von Güterzügen hervorgerufen werden, zu dämmen. Schließlich erleichtern sie gegenüber Lärmschutzwänden bei Unfällen auf der Strecke die Flucht betroffener Personen und den Zugriff der Rettungskräfte. Lärmschutzwälle sind zudem bedeutend günstiger in der Herstellung als Lärmschutzwände³⁰.

Lärmschutzwälle (zumindest in der üblichen Ausführung mit einer Neigung im Verhältnis 1:1,5; im Einzelfall sind auch steilere Konstruktionen unter Umständen mit teilweiser Verwendung von Gabionen denkbar, sogenannte Steilwälle) haben allerdings den Nachteil, dass sie relativ viel Fläche beanspruchen. Das stellt dann ein Problem dar, wenn die Strecke im Wald verläuft oder sich neben der Strecke bereits eine Bepflanzung befindet, die für eine landschaftsgerechte Einbindung sorgt. Lärmschutzwälle sind daher insbesondere dort geeignet, wo auf Grund der Erweiterung der Trasse (drittes Gleis) ohnehin in die vorhandenen Pflanzstreifen eingegriffen werden muss (bahnrechts). Bahnlinks dürfte im Allgemeinen der Schutz der vorhandenen Bepflanzung Vorrang genießen.

Gute räumliche Voraussetzungen für Lärmschutzwälle sind daher an folgenden Abschnitten der Strecke gegeben:

- Bahnrechts im Bereich der Rahmstraße (km 17,0 bis 17,4) unter Aussparung eines einzelnen Gebäudes.
- Bahnrechts zwischen der Schwanenstraße und der Prinzenstraße (km 17,8 bis 18,1)

³⁰ vgl. Abschnitt 2.6.6

- Bahnrechts im Bereich des Friedhofs an der Rönkenstraße bis zur Bebauung am Alten Hammweg (km 19,4 bis 19,9)
- Beidseits der Strecke vom Verkehrsknoten Friedrichsfelder Straße/Hammweg bis zur Grenzstrasse (km 20,1 bis km 21,0)

Auf Grund der vielfachen Vorteile von Lärmschutzwällen gegenüber Lärmschutzwänden fordert die Stadt deren Verwendung an allen dafür geeigneten Abschnitten.

2.6.3 Pflanzstreifen als wichtiges Gestaltungsmittel

2.6.3.1 Verbindlichkeit des landschaftspflegerischen Begleitplans

Pflanzstreifen zur Einbindung der Lärmschutzwände sind in der Regel dort geeignet, wo ausreichend Platz vorhanden ist und keine besonderen Anforderungen im Hinblick auf Transparenz gegeben sind. Der LBP sieht die Anlage von Pflanzstreifen in folgenden Abschnitten bahnrechts vor:

Lfd Nr.	Kilometer	Bezeichnung
1	17,050 – 17,103	A1: Neuanlage eines dichten Gehölzstreifens entlang der Bahnstrecke
2	17,210 – 17,345 17,370 – 17,395	A2: Anlage einer wegbegleitenden Baumreihe mit Strauchunterpflanzung
3	17,882 – 18,075	A5: Neuanlage eines dichten Gehölzstreifens entlang des verlegten Seitenweges
4	19,422 – 19,565 20,130 – 20,731* 20,780 – 20,800* 20,910 – 21,010*	A7: Neuanlage einer dichten Baumhecke entlang der Bahnstrecke (größten Teils in Bereichen, an denen bisher keine Lärmschutzwand vorgesehen ist (*))
5	19,565 – 19,765 19,785 – 19,885	A8: Neuanlage einer Obstbaumreihe mit Gruppen von Gehölzpflanzungen entlang der Bahnstrecke

Mit den vorgesehenen Pflanzstreifen kann die Lärmschutzwand an den genannten Stellen im Allgemeinen so eingebunden werden, dass das Orts- und Landschaftsbild nicht negativ beeinträchtigt wird. Günstiger wäre allerdings der im Abschnitt 2.6.2 geforderte Lärmschutzwand in den dort genannten Bereichen. Voraussetzung für die abschirmende Wirkung ist, dass die Strauchunterpflanzung (Nr. 2) bzw. die Gehölzgruppen (Nr. 5) eine ausreichende Dichte und Höhe aufweisen. Dies muss durch eine Nebenbestimmung festgelegt werden.

Bahnlinks sind im LBP keine Pflanzstreifen vorgesehen. Allerdings enthält der LBP durchgehend Festsetzungen zur Erhaltung der vorhandenen Gehölze entlang der Bahnstrecke.

Die in der vorstehenden Tabelle genannten Pflanzstreifen sowie die Festsetzungen zur Erhaltung der vorhandenen Begrünung sind zwingend erforderlich, um eine Verunstaltung des Orts-

und Landschaftsbildes insbesondere auch aus städtebaulichen Gründen zu vermeiden. Diese Pflanzmaßnahmen dürfen nicht im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz verändert oder durch Maßnahmen an anderer Stelle ersetzt werden.

2.6.3.2 Defizite bei der Begrünungsplanung in Bezug auf das Orts- und Landschaftsbild

Auf der Nordostseite (bahnrechts) enthält der LBP nicht an allen Stellen ausreichende Festsetzungen für die Anlage von Pflanzstreifen. Es handelt sich um folgende Abschnitte:

Lfd Nr.	Kilometer	Bezeichnung
6	17,210 – 17,345 17,370 – 17,395	Die Maßnahme A2 (lfd. Nr. 2) wird durch eine Versickerungsmulde unterbrochen. Um eine geschlossene Einbindung zu gewährleisten muss an dieser Stelle nordöstlich der Versickerungsmulde der Pflanzstreifen fortgeführt werden. Hierfür ist Grunderwerb erforderlich.
7	18,079 – 18,390	In diesem Bereich wird der vorhandene Waldstreifen durch das dritte Gleis in Anspruch genommen. Der bahnbegleitende Rad- und Fußweg wird nach Nordosten verschoben. die neu entstehende Böschung in einer Breite von 4-5 m soll nach dem LBP durch eine Initialansaat begrünt werden (G2). Der Raum reicht jedoch auch für eine Begrünung mit höherwachsenden Gehölzen aus. Das wird gefordert, weil dadurch die Lärmschutzwand besser eingebunden werden kann. Wird dieser Anregung nicht gefolgt bzw. kann ihr im Bereich der vorgesehenen Sicherbecken nicht gefolgt werden, muss die Lärmschutzwand durch Rankpflanzen begrünt werden.

Bahnlinks (Südwestseite) sieht der LBP keine Pflanzmaßnahmen vor. Da hier jedoch keine Erweiterung erfolgt, können vorhandene Pflanzungen erhalten werden. Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Lfd Nr.	Kilometer	Bezeichnung
8	17,260 – 17,769	Die vorhandene Gehölzreihe bildet grundsätzlich eine ausreichende Schutzbepflanzung. Stellenweise ist eine Verdichtung erforderlich. Der LBP muss nicht nur den Schutz der Gehölze, sondern auch deren Verdichtung bei der Errichtung der Lärmschutzwand festsetzen.

9	17,862 – 18,644	Die vorhandene Gehölzreihe bildet grundsätzlich eine ausreichende Schutzbepflanzung. Stellenweise ist eine Verdichtung erforderlich. Der LBP muss nicht nur den Schutz der Gehölze, sondern auch deren Verdichtung bei der Errichtung der Lärmschutzwand festsetzen.
10	20,176 – 20,315	Der Abschnitt beidseits der Eisenbahnüberführung Hammweg ist weithin sichtbar. Die vorgesehenen Lärmschutzwände würden einen Fremdkörper darstellen. Hier ist eine Begrünung durch einen Pflanzstreifen, für den ausreichend Raum vorhanden ist, zwingend erforderlich, soweit nicht ein Lärmschutzwand errichtet wird. Der entsprechende Grunderwerb ist zu tätigen.
11	20,315 – 20,800	Die beiden Abschnitte nördlich Weseler Weg und nördlich der Grenzstrasse sind entlang der Bahn teilweise mit Gehölzen bestanden. Drei dreieckige Flächen befinden sich im Bahneigentum. Zusätzlich zu den Festsetzungen des LBP ist es erforderlich, die vorhandenen Gehölze mit dem Ziel der Abschirmung der Lärmschutzwand zu verdichten und ihren Erhalt auf Dauer zu sichern, soweit nicht ein Lärmschutzwand errichtet wird. Dies erfordert entsprechende grundrechtliche Eintragungen bzw. Grunderwerb.
12	20,800 – 21,031	Die Fläche südlich der Grenzstraße befindet sich in ausreichender Breite im Eigentum der Bahn. Hier ist ebenso wie in den Abschnitten mit der Nummer 11 ein Pflanzstreifen zur Einbindung der Lärmschutzwand erforderlich, soweit nicht ein Lärmschutzwand errichtet wird.

Die detaillierte Darstellung soll dem Vorhabenträger ermöglichen, den zur städtebaulichen Einbindung der Lärmschutzwände erforderlichen Aufwand besser abschätzen zu können. Ebenso wird deutlich, dass erhebliche Verbesserungen mit relativ geringem Aufwand erreicht werden können.

Zusammenfassend fordert die Stadt zur Wahrung des städtebaulich bedeutenden Ortsbildes eine durchgängige Eingrünung der Lärmschutzwände

- durch Erhalt und Verdichtung vorhandene Begrünung und
- durch Anlage neuer Pflanzstreifen,

soweit die Strecke nicht ohnehin im Wald verläuft, Lärmschutzwälle errichtet oder transparente Abschnitte gefordert werden (vgl. Abschnitt 2.6.5) oder öffentliche Nutzungen unmittelbar angrenzen (Bahnhof, P+R-Anlage, Friedhof; vgl. nachfolgende Abschnitte 2.6.4.5 und 2.7) sowie bei angrenzenden Privatgärten (z.B. Voshalsfeld, Rönkenfeld).

2.6.3.3 Ausreichend zeitnahe Wirkung neuer Bepflanzung

Das Recht der Stadt auf Schutz des städtebaulich bedeutenden Ortsbildes wird verletzt, wenn die vorgesehene Bepflanzung zur Einbindung der Lärmschutzwände nicht rechtzeitig Wirkung entfaltet.

Die für eine Einbindung der Lärmschutzwände erforderliche Bepflanzung benötigt eine gewisse Zeit, bis sie eine zweckentsprechende Höhe und Dichte erreicht hat. Kostengesichtspunkte auf Seiten des Vorhabenträgers können dazu führen, dass eher kleine Pflanzen gesetzt werden und die Entwicklung einer ausreichenden Abschirmwirkung infolgedessen erst sehr spät einsetzt. Dies ist im Hinblick auf die Erhaltung der städtebaulichen Qualität des Ortsbildes nicht vertretbar. Wenn sich ein störendes und mit Graffiti verschmutztes Element erst einmal im öffentlichen Bewusstsein als charakteristisch für die Stadt Voerde festgesetzt hat, ist es ungleich schwerer, diesen Imageverlust auf lange Sicht wieder auszugleichen. Geringe Einsparungen bei der Auswahl des Pflanzmaterials und der Durchführung der Pflanzung können offensichtlich verheerende Wirkungen in Bezug auf das Stadtbild entfalten. Wenn die Stadt daher mit dem Mittel der Anlage von Pflanzstreifen eine grundsätzlich auch für den Vorhabenträger kostengünstige Methode der städtebaulichen Einbindung der Lärmschutzanlagen vorschlägt, dann nur unter der Voraussetzung, dass diese Maßnahmen in einer im Verhältnis zur Bauzeit vernünftigen Zeitfolge auch Wirkung entfalten.

Es ist daher zwingend erforderlich, dass bei der Auswahl der Bepflanzung bereits größere Pflanzen verwendet werden, die schneller die notwendige Höhe erreichen. Weiterhin ist es erforderlich, zunächst zusätzlich schnell wachsende Bäume und Pflanzen (z.B. Pappeln, Knöterich) zu verwenden, die später entfernt werden können, wenn dauerhafte und weniger Pflege intensive Pflanzen nachgewachsen sind.

Dies ist in Bezug auf den landschaftspflegerischen Begleitplan durch eine entsprechende Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss festzulegen, soweit der Vorhabenträger nicht von sich aus eine entsprechende Anpassung des LBP vornimmt.

2.6.4 Gestaltung der Lärmschutzwand in Abschnitten ohne Pflanzstreifen

An verschiedenen Stellen ist auf Grund der gegebenen Platzverhältnisse die Anlage eines Pflanzstreifens vor der Lärmschutzwand nicht möglich. Hier bedarf es einer städtebaulich angepassten Gestaltung der Wand selber, wozu im Folgenden die Oberflächengestaltung sowie die Begrünung mit Rankpflanzen gerechnet wird.

Der LBP enthält eigene Ausführungen zur Gestaltung der Lärmschutzwand an den genannten Stellen. Die Festsetzungen sind allerdings nicht konkret genug bzw. in ihrer Umsetzbarkeit we-

gen der Festlegung auf die Aluminium-Standardwand eingeschränkt, so dass in den Abschnitten 2.6.3.2 bis 2.6.3.4 gefordert wird, weitere Varianten zuzulassen.

2.6.4.1 Definition des Planzeichens im landschaftspflegerischen Begleitplan "besondere Gestaltungsanforderungen"

Der Landschaftspflegerische Begleitplan enthält zwei Festsetzungen, die sich auf die Gestaltung der Lärmschutzwand beziehen:

"Ortsbildverträgliche Gestaltung der Lärmschutzwand"

und

"Ortsbildverträgliche Gestaltung und Begrünung der Lärmschutzwand".

Die Formulierung im zugehörigen Erläuterungsbericht lautet:

"Die Schallschutzwand wird in Abstimmung mit der Stadt bezüglich der Farb- und Oberflächengestaltung der gleisabgewandten Seite unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ortsbildverträglich gestaltet."

Der gleiche Satz wird im Hinblick auf die Begrünung wie folgt ergänzt:

"Die Begrünung (der) Schallschutzwand erfolgt abschnittsweise auf der gleisabgewandten Seite mit Rank- und Kletterpflanzen sowie Gehölzpflanzungen auf den vorgelagerten Flächen und Restflächen, soweit die jeweiligen Platzverhältnisse dies ermöglichen. Für den Bau der Wand zu beseitigende Gehölzbestände werden nach Bauabschluss wieder hergestellt. Die Begrünung ist in der Ausführungsplanung mit der Stadt abzustimmen."

Diese Festsetzungen sind jeweils unter Bezugnahme auf die "technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen" und die "jeweiligen Platzverhältnisse" so eingeschränkt, dass im schlimmsten Fall lediglich die Auswahl der Farbe für das Aluminiumelement noch beeinflusst werden kann. Dies ist für eine Ortsbildverträgliche Einbindung der Lärmschutzanlagen keinesfalls ausreichend. Das gilt umso mehr, weil sich vielfach gerade die Stellen im Blickpunkt der Öffentlichkeit befinden, an denen die Platzverhältnisse für die Anlage eines Pflanzstreifens nicht ausreichen, (z.B. entlang P+R-Anlage am Bahnhof).

Die Stadt fordert daher an den Stellen, an denen eine Abschirmung der Lärmschutzwände durch Pflanzstreifen nicht möglich ist, die Verwendung der nachfolgend aufgeführten Lärmschutzelemente anstelle der Standard-Aluminiumwand, weil nur so eine Ortsbild angepasste Gestaltung möglich ist.

2.6.4.2 Verwendung von Betonwänden

Eine grundsätzlich geeignete Möglichkeit stellen Betonwände dar, deren Gleis zugewandte Seite hochabsorbierend ausgerüstet ist. Ihre Oberfläche lässt sich auf der anderen Seite gestalterisch ansprechend profilieren. Weiterhin ermöglichen sie ohne besondere Hilfen eine Berankung durch selbstkletternde Pflanzen. Bahnrechts ist hierfür vor allem Efeu geeignet, während

bahnlinks wegen der Südwest-Orientierung beispielsweise Wilder Wein, eventuell in Verbindung mit Efeu oder ähnlichen nicht Laub abwerfenden Rankgewächsen, in Frage kommt. Laub abwerfende Kletterpflanzen setzen eine gestalterisch ansprechende Oberfläche der Lärmschutzwände voraus, was bei Betonwänden realisiert werden kann.

Betonwände sind aus Gründen des besseren Lärmschutzes im Nahbereich weiterhin gerade dort empfehlenswert, wo öffentliche (ebenso wie private) Nutzungen unmittelbar hinter der Wand stattfinden. Diesbezüglich wird auf Abschnitt 2.3.4 verwiesen.

2.6.4.3 Gabionen und ähnliche Elemente

Nachdem nunmehr auch Gabionen (Steingefüllte Drahtkörbe) bahntechnisch zugelassen sind und der Nachweis ihrer Vergleichbarkeit mit herkömmlichen Lärmschutzwänden in Bezug auf den Schallschutz bzw. Absorbtionsgrad erbracht wurde, ergibt sich hiermit ein sehr vielfältiges Gestaltungsmittel für Lärmschutzanlagen. Ähnliches gilt für Lärmschutzwände, die anstelle von Steinen mit einem pflanzenfreundlichen Substrat gefüllt sind.

Gabionen stellen an sich schon eine vertretbare Wandgestaltung dar und sind absolut ungeeignet für die Anbringung von Graffiti. Sie heizen sich im Sommer durch Sonneneinstrahlung nicht so stark auf wie die Aluminiumwände und haben einen geringeren Einfluss auf das Kleinklima. Darüber hinaus können sie gut sowohl von selbstkletternden als auch von anderen Pflanzen be-rankt werden.

2.6.4.4 Rankhilfen

Falls seitens des Vorhabenträgers auf die Aluminium - Schallschutzelemente aus zwingenden technischen oder betrieblichen Gründen nicht verzichtet werden kann, ist eine Farbgestaltung keinesfalls ausreichend. Sie verhindert auch in aller Regel keine Verschmutzung der Oberflächen durch Graffiti.

In Bereichen, in denen eine Abschirmung durch einen Pflanzstreifen nicht möglich ist und dennoch an der Standard-Aluminiumwand festgehalten werden muss, kommt daher als Mindestlösung nur die Anbringung von Rankhilfen vor der Wand in Frage. Dies ist vertretbar, wenn schnell wachsende Rankpflanzen verwendet werden. Da in diesem Fall eine Beschränkung auf selbstkletternde Pflanzen nicht erforderlich ist, ist hier eine breitere Auswahl im Hinblick auf die gärtnerische Gestaltung möglich.

2.6.4.5 Realisierung gestalteter Lärmschutzwände

Um die Planfeststellung nicht zu sehr mit Ausführungsdetails zu überfrachten wird dem Vorschlag aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan, die Gestaltung der Lärmschutzwände im

Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt abzustimmen, grundsätzlich gefolgt. Voraussetzung ist allerdings, dass die Herstellung der in den vorstehenden 3 Abschnitten dargestellten Gestaltungsmöglichkeiten mittels einer Nebenbestimmung zum Planfeststellungsbeschluss dem Vorhabenträger als gleichberechtigte Varianten aufgegeben werden, während die lediglich farblich gestaltete Standard-Aluminium-Lärmschutzwand in Bereichen mit besonderen Gestaltungsanforderungen laut LBP ausdrücklich ausgeschlossen wird.

Aus Sicht der städtischen Belange gilt das insbesondere für die folgenden Abschnitte:

Lfd Nr.	Kilometer	Bezeichnung
13	18,859 – 19,008	Schallschutzwand entlang der P+R-Anlage. Hier besteht kein Raum für einen Pflanzstreifen. Der Bereich wird aber intensiv genutzt und dient gleichzeitig als Zu-/Abfahrt für das nahe gelegene E-Center, so dass eine hohe Öffentlichkeitswirkung entfaltet wird.
14	19,134 – 19,395	Schallschutzwand entlang des Friedhofs und der südlich anschließenden Kleingärten (städtisches Eigentum, verpachtet) . Unter Berücksichtigung des dritten Gleises ist voraussichtlich kein Raum für einen abschirmenden Pflanzstreifen. In diesem Bereich ist eine Berankung der Lärmschutzwand die geeignete gestalterische Maßnahme. Im Interesse der südlich anschließenden Privatgärten sollte die Berankung fortgesetzt werden bis zu dem Getränkemarkt an der Bahnhofstraße.

Die Auswahl des jeweiligen Schallschutzelements muss dabei grundsätzlich der Stadt vorbehalten seien, so weit seitens des Vorhabenträgers nicht zwingende technische oder betriebliche Belange entgegenstehen.

2.6.5 Sichtbeziehungen

2.6.5.1 Einsatz transparenter Wände an bestimmten Stellen

Überall dort, wo Wegebeziehungen über die Bahntrasse verlaufen oder in früherer Zeit verlaufen sind, bestehen städtebauliche Bezüge über die Trasse hinweg. Die mit Lärmschutzwänden versehene Eisenbahnanlage wird dort in besonderem Maße wahrgenommen. Deshalb fordert die Stadt mit unterschiedlicher Gewichtung an den nachfolgenden Querungsstellen den Einsatz transparenter Lärmschutzwände, um die relevanten Blickbeziehungen aufrechtzuerhalten:

- 1 Rahmstraße
- 2 Schwanenstraße

-
- 3 Alte Prinzenstraße
 - 4 Bahnhofstraße
 - 5 Rönkenstraße
 - 6 Alter Hammweg
 - 7 Hammweg
 - 8 Grenzstraße

Die städtebauliche Begründung ist im Einzelnen dem diesen Einwendungen als Anlage 2 beigefügten städtebaulichen Leitbild zu entnehmen, das unter Beteiligung der Bürgerschaft vom Rat der Stadt Voerde beschlossen wurde.

2.6.5.2 Auswirkung transparenter Wände auf den Lärmschutz

Durch den Einsatz transparenter Abschnitte in der Lärmschutzwand sollte es nicht zu relevanten Minderungen des Lärmschutzes für die Anlieger kommen. Dies ist voraussichtlich nicht ohne zusätzlichen Aufwand möglich, da transparente Wände nicht die Anforderungen an eine ausreichend hohe Schallabsorption erfüllen und auf die Mittelwand wegen der Sichtbeziehung verzichtet werden muss. Diese Nachteile können (in den kurzen Abschnitten mit transparenten Elementen) durch eine vertretbare Erhöhung der Lärmschutzwand sowie durch folgende Mittel kompensiert werden:

- Verwendung von Schallschutzmaßnahmen am Gleis (z.B. Schienenabschirmung (SSA), Schienenstegdämpfung (SSD))
- Beibehaltung einer niedrigen nicht transparenten und hochabsorbierenden Schallschutzwand im Sockelbereich oder niedrige Schallschutzwände direkt am Gleis (nSSW)
- Niedrige (1 bis 1,5 m) hochabsorbierende Mittelwand, soweit das erforderliche Sichtfeld das zulässt.

Unter Berücksichtigung dieser Kompensationsmaßnahmen kommt es aller Voraussicht nach nicht zu einer relevanten Erhöhung der Schallimmissionen bei den Anliegern. Dies wurde durch das Ingenieurbüro Treiber-Lärmschutz nachgewiesen (Anlage 3, Abschnitt 5.5.3, Seite 13); in dieser Stellungnahme werden auch Aussagen zu geeigneten transparenten Lärmschutzelementen getroffen (Anlage 3, Abschnitt 6.3.2, Seite 16). Hinsichtlich der Berücksichtigung von Lärminderungsmaßnahmen am Gleis bei der Berechnung der Schutzwirkung wird auf die Ausführungen im Abschnitt 2.2.2 verwiesen.

2.6.5.3 Beschichtung transparenter Wände zum Schutz gegen Graffiti

Transparente Wände lassen sich von ihrem Zweck her nicht durch Bepflanzung oder Oberflächengestaltung vor Graffiti schützen. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass die

transparent gehaltenen Felder entsprechend "verunziert" werden. Erfahrungsgemäß ist eine sehr kurzfristig durchgeführte Reinigung in diesem Fall das wirksamste Mittel, weil dadurch das Interesse an der "Selbstdarstellung" auf der Glasfläche relativ rasch erlahmt.

Damit dies mit möglichst geringem Aufwand auch umgesetzt werden kann, wird gefordert, die Oberfläche transparenter Wände so auszurüsten, dass das Anhaften von Farben erschwert und die Reinigung erleichtert wird. Entsprechende Beschichtungen sind marktgängig.

2.6.6 Aussparungen für Fahrleitungsmasten

Fahrleitungsmasten lassen sich nicht immer innerhalb der Lärmschutzwände anordnen. In Fällen, bei denen der Fahrleitungsmast in etwa in der Achse der Lärmschutzwand liegt, muss der Lärmschutz zur Vermeidung einer Unterbrechung um die Masten herum geführt werden. Die sogenannte "Mastumfahrung einer Schallschutzwand" ist auf Seite 46 des Erläuterungsberichts in zwei Varianten dargestellt.

Aus Sicht der Stadt Voerde ist der unteren Variante (parallel versetzte Lärmschutzwand-Elemente) der Vorzug zu geben.

Aus gestalterischer Sicht verstärkt die obere Variante mit den abgewinkelten Elementen den technischen, gewerbegebietsmäßigen Charakter der Lärmschutzwände und erhöht damit die Unverträglichkeit des Bauwerks sowohl mit der Landschaft als auch mit dem jeweils betroffenen Siedlungscharakter.

Hinzu kommt, dass mit der unteren Variante (parallel versetzte Lärmschutzwand-Elemente) zusätzliche Zugänge zum Gleisbereich eröffnet werden, die in Havariefällen Rettungseinsätze erheblich erleichtern würden, wenn sie auch nicht die erforderlichen Rettungstüren ersetzen können.

Schließlich bilden diese Öffnungen Durchgänge für Tiere, für die die im LBP vorgesehenen Kleintierdurchlässe zu eng sind.

2.6.7 Mehrkosten und städtebaulicher Nutzen

Die Verwendung Ortsbild angepasster Lärmschutzwände, Vorrichtungen für Berankung und der Einbau transparenter Abschnitte - eventuell in Verbindung mit schallmindernden Maßnahmen am Gleis - verursacht auf den ersten Blick voraussichtlich bestimmte Mehrkosten.

Der Vorhabenträger hat als Grundlage für die Verhältnismäßigkeitsprüfung bei der Auswahl der Lärmschutzmaßnahmen Standardkosten für Lärmschutzwände unterschiedlicher Höhe angegeben.³¹ Nach einer Überprüfung durch das von der Stadt beauftragte Ingenieurbüro Treiber-Lärmschutz sind diese Anga-

³¹ Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13.6, Seite 13

ben weit überhöht (Anlage 3, Abschnitt 5.4, S. 7 ff. Vergl. auch Abschnitt 2.3.2).

Betonwände, die sich besser für Berankung eignen, sind im Allgemeinen kostengünstiger oder wenigstens gleich teuer wie Aluminiumwände, sie haben aber eine längere Lebensdauer. In den zum Vergleich herangezogenen Kostenangaben für Lärmschutzwände an Bundesfernstraßen sind transparente Elemente bereits enthalten. Geht man von diesen Werten aus und berücksichtigt zusätzlich bahnspezifische Besonderheiten sowie Abschreibung und Unterhaltungsaufwand, liegen die realistischen Kostenwerte für die Aluminiumwand um mehr als 20 % unter den vom Vorhabenträger angegebenen Werten. Im Gegensatz zu der Angabe in der Variantenuntersuchung, dass Betonwände 50 % teurer seien, könnten nach der Untersuchung des Ingenieurbüros Treiber bei der Verwendung von Betonwänden sogar noch weitere 10 % eingespart werden.

Eine noch deutlichere Einsparung entsteht bei der Verwendung von Lärmschutzwällen anstatt der vorgesehenen Wände. Während beispielsweise eine 4 m (über SOK) hohe Lärmschutzwand (Aluminium) nach den Angaben der Bahn 3.331 €, nach den Berechnungen des Ingenieurbüros Treiber-Lärmschutz 2.751 € kosten soll, lägen die Kosten für einen vergleichbaren Lärmschutzwand mit 6 m Höhe lediglich bei ca. 650 - 750 € einschließlich erforderlicher Grunderwerb (jeweils bezogen auf den laufenden Meter).

Eine differenzierte Kostenschätzung für den Planfeststellungsabschnitt hat der Vorhabenträger nicht veröffentlicht. Allerdings werden die Gesamtkosten der Ausbaumaßnahme mit 1,34 Milliarden € angegeben. Wenn man davon ausgeht, dass die zu beseitigenden 55 Bahnübergänge jeweils durchschnittlich 5 Mio. € kosten und dieser Betrag vorher in Abzug gebracht wird, ergeben sich Durchschnittskosten pro Kilometer in Höhe von 14,6 Mio. €. Auf den Planfeststellungsabschnitt 1.4 (4,7 km) entfallen demnach ca. 68,6 Mio. €. Die Kosten für den Einbau ortsbildverträglicher oder transparenter Lärmschutzwände in bestimmten Abschnitten stellen mit geschätzt maximal 4 bis 6 Mio. € demnach lediglich einen sehr kleinen Anteil an den Gesamtkosten dar. Einsparungen für Lärmschutzwälle sind hier noch nicht berücksichtigt

Im Ergebnis besteht ausreichend finanzieller Spielraum, um zusätzliche gestalterische Maßnahmen an den Lärmschutzwänden zu realisieren. Darüber hinaus handelt es sich bei den städtebaulichen Belangen des Ortsbildes um geschützte Belange der kommunalen Planungshoheit, deren Berücksichtigung nicht an einem zu eng gesetzten Finanzrahmen scheitern darf.

2.6.8 Fehlende Alternativenprüfung in Bezug auf den Lärmschutz

Das Selbstverwaltungsrecht der Stadt wird verletzt, weil der Vorhabenträger bei seiner Planung in keiner Weise geprüft hat, mit welchen Alternativen hinsichtlich des Lärmschutzes eine geringere Beeinträchtigung geschützter kommunaler Rechte möglich gewesen wäre. Die Verpflichtung zu einer solchen Prüfung von Alternativen ergibt sich aus dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz³².

Die vorstehenden Abschnitte haben deutlich gemacht, dass es zahlreiche Möglichkeiten gibt, die negativen Auswirkungen der Lärmschutzanlagen auf die städtebauliche Qualität der Ortsteile und auf das Orts- und Landschaftsbild zu vermindern. Der Vorhabenträger hat sich jedoch überhaupt nicht mit solchen Möglichkeiten und auch nicht mit anderen Alternativen für eine bessere Einbindung der Lärmschutzanlagen in das Orts- und Landschaftsbild auseinandergesetzt.

Die Stadt fordert daher eine umfassende und sachgerechte Alternativenprüfung unter Berücksichtigung des städtebaulichen Leitbilds (Anlage 2) und der insgesamt im Abschnitt 2.6 dargelegten Forderungen.

2.7 Haltepunkt Voerde

2.7.1 Bedeutung des Bahnhofs als Eingangstor zur Stadt

Die geplante Gestaltung des Bahnhofs stellt in ihrer Wirkung einen Eingriff in die Planungshoheit der Stadt dar und verletzt das Recht der Stadt auf kommunale Selbstverwaltung. Dazu kommt, dass das Selbstgestaltungsrecht der Stadt für den öffentlichen Raum durch die beabsichtigte Dominanz völlig unangepasster Bauelemente in Form der geschlossenen Lärmschutzwände massiv beeinträchtigt wird.

An den Bahnhöfen und Haltepunkten tritt der Fahrgast mit dem Verkehrsunternehmen in Kontakt. Neben den Nahverkehrsgesellschaften müsste daher auch der Vorhabenträger ein hohes Interesse an einer ansprechenden und benutzergerechten Gestaltung des Haltepunktes Voerde haben.

Dies kommt in der vorgelegten Planung jedoch in keiner Weise zum Ausdruck. Die Bahnsteige werden jeder sozialen Kontrolle entzogen. Von außen, im städtebaulichen Bild, wirken die vorgesehenen Lärmschutzwände wie industriell gefertigte Billigbauten in Gewerbegebieten. Berücksichtigt werden ausschließlich die gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf Lärmschutz und Barrierefreiheit. Aspekte der baulichen Gestaltung, aber auch solche der

³² BVerwG, NVwZ 2001,90,91 f.; BVerwG, Urt. v. 26.11.2003 – 9 C 6/02, NVwZ 2004, 473,475)

öffentlichen Sicherheit und des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste werden vollständig außer Acht gelassen.

So wie die Gestaltung des Bahnhofs als Ort des Übergangs in das Verkehrsmittel dessen Qualität wesentlich mitbestimmt, so ist andererseits die bauliche und nutzungsgerechte Gestaltung des Bahnhofs für die Wahrnehmung der städtebaulichen Qualität einer Stadt von nicht weniger herausragender Bedeutung. Der Bahnhof bildet für den Reisenden das Eingangstor zur Stadt; für den Berufspendler, der sich täglich dort aufhält, ist die Qualität des Bahnhofs ein wesentliches Element der örtlichen Lebensqualität.

Im Abschnitt 2.1 - Grundlinien der Einwendungen - wurde die besondere Bedeutung der Nahverkehrsverbindung zum Ruhrgebiet für die Entwicklung der Stadt Voerde herausgearbeitet. Ein stetig wachsender Anteil der etwa 13.000 Auspendler aus der Stadt benutzt die Bahnlinie. Wenn die Situation am Bahnhof entsprechend der Planung des Vorhabenträgers so grundlegend verschlechtert wird, dass Fahrgäste künftig den Haltepunkt meiden, gehen wesentliche Grundlagen der bisherigen Stadtentwicklungspolitik der Stadt Voerde verloren. Die Konzeption des Flächennutzungsplanes, verdichtete Wohngebiete gerade um den Haltepunkt des öffentlichen Nahverkehrs anzusiedeln, würde konterkariert.

2.7.2 Sicherheit und Sicherheitsgefühl

Haltestellen sind in gewissem Maße seit jeher kritisch in Bezug auf die öffentliche Sicherheit. Die Tatsache, dass nutzungsbedingt immer wieder einzelne Personen alleine auf das Verkehrsmittel warten müssen oder aussteigen, veranlasst kriminelle Elemente immer wieder dazu, ihre Aktivitäten an einem solchen Ort auszuüben. Zwar verstärkt eine Videoüberwachung für den Täter die Gefahr des Entdecktwerdens, dem jedoch durch Verummung begegnet werden kann. Notruftasten bewirken keine sofortige Hilfe.

Insofern reichen technische Hilfsmittel nicht aus, um die Sicherheit auf den Bahnsteigen herzustellen. Die einzige wirksame Möglichkeit ist die soziale Kontrolle durch Anlieger, Taxifahrer, andere Passanten usw., die eine Einsichtnahme vom öffentlichen Raum her voraussetzt.

Ganz im Gegensatz zu diesem Erfordernis sollen die Bahnsteige am Haltepunkt Voerde durch undurchsichtige Lärmschutzwände eingefasst werden, so dass sie vollständig der sozialen Kontrolle entzogen sind; hinzu kommt, dass selbst die wechselseitige Sichtkontrolle vom jeweils anderen Bahnsteig aus wegen der geplanten Mittelwand entfällt.

Es spricht alles dafür, dass die Nutzung des Haltepunkts und damit die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs bei einer Realisierung der vorgelegten Planung nicht gesteigert werden kann,

sondern eher noch abnimmt. Bereits heute ist aus der Bürgerschaft zu hören, dass man in einem solchen Fall lieber mit dem Auto fahren oder einen anderen Bahnhof wählen würde.

2.7.3 Alternativplanung für den Haltepunkt erforderlich

Aus den vorgenannten Gründen fordert die Stadt Voerde eine grundsätzliche Überarbeitung der Planung für den Haltepunkt Voerde, damit durch das vorliegende Konzept die im Rahmen der Stadtentwicklung verfolgten Ziele einer attraktiven Gestaltung der Innenstadt und der Verminderung des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel – auch aus Gründen des Klimaschutzes - nicht konterkariert werden. Die Planung des Bahnhofs widerspricht dem für die Stadtentwicklung in Voerde bedeutenden Ziel, für Auspendler aus dem Ruhrgebiet einen guten und insbesondere gut mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbaren Wohnort zu bieten (Vergl. Abschnitt 2.1).

Die geplante Missgestaltung des Bahnhofs schreckt dagegen von der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ab und platziert am zentralen Ort der Verknüpfung der beidseits der Bahn gelegenen Innenstadtteile ein Bauwerk, das an schlecht gestaltete Gewerbebetriebe erinnert und mittelfristig Gefahr läuft, sich zu einem Schwerpunkt der Kriminalität zu entwickeln.

In den beiden folgenden Abschnitten wird daher auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen ein Alternativvorschlag dargestellt, mit dem die wichtigsten sicherheitsbezogenen und gestalterischen Anforderungen erfüllt werden können; dieser Vorschlag wird dann im Hinblick auf seine schalltechnischen Auswirkungen untersucht. Es soll gewährleistet sein, dass durch die notwendigen Verbesserungen am Haltepunkt nicht gleichzeitig eine nennenswerte Verschlechterung für den Lärmschutz der Anlieger auftritt.

Nachdem auf diese Weise die Realisierbarkeit einer situationsgerechten Planung nachgewiesen worden ist, wird anschließend im Abschnitt 2.7.4 die Forderung der Stadt in Form einer Nebenbestimmung für den Planfeststellungsbeschluss formuliert.

2.7.3.1 Planungsmodell für den Haltepunkt zum Nachweis der Machbarkeit

Der vom Vorhabenträger vorgelegte Bauwerksplan wurde von der Stadt daraufhin überprüft, wie die Anforderungen an die soziale Sicherheit ebenso wie an die städtebauliche Gestaltung wenigstens ansatzweise erfüllt werden können. Dabei wurde von folgenden Grundsätzen ausgegangen:

- Schaffung von Sichtbeziehungen dort, wo außerhalb des Bahngeländes mit öffentlichem Verkehr zu rechnen ist. Dabei reichen Fenster, über die in den Bahnsteigbereich

Einblick genommen werden kann, aus; durchgehender transparenter Lärmschutz ist nicht zwingend erforderlich.

- Vermeidung "dunkler Ecken" insbesondere an den Aufgängen und Zugängen zu den Bahnsteigen, die aus Lärmschutzgründen nicht geradlinig geführt werden dürfen.
- Verwendung von Gabionen oder ähnlich attraktiv gestalteten Lärmschutzelementen zur Verbesserung der baulichen Gestaltung.
- Gewährleistung der Sichtbeziehung entlang der Steinstraße und der Bahnhofstraße.

Nach diesen Grundsätzen wurde - ohne den Grundriss nennenswert zu verändern - ein Wechsel aus transparenten und nicht transparenten Elementen geplant, der eine städtebaulich interessante Rasterung zulässt (siehe Anlage 3, S. 12, Abbildung 2).

Die damit verbundenen Mehrkosten, die auf Grund der zu wenig konkretisierten Planung noch nicht abgeschätzt werden können, sind aus Gründen der städtebaulichen Einbindung und insbesondere der Gewährleistung der sicheren Nutzbarkeit der Bahnhofsanlage unvermeidlich.

2.7.3.2 Sicherstellung der Lärmschutzwirkung

Entsprechend wie bei dem Einbau transparenter Teilabschnitte entlang der Strecke³³ lässt die Lärmschutzwirkung mit dem Einsatz transparenter und damit nicht absorbierender Elemente der Lärmschutzwand nach. Die Minderung des Schutzes kann voraussichtlich durch folgende Maßnahmen kompensiert werden:

- Erhöhung der äußeren Lärmschutzwände um ein verträgliches Maß (ca. 1 - 2 m)
- Im Bereich des Bahnhofes Schienenstegdämpfung (SSD) und Schienenabschirmung (SSA)
- Hochabsorbierende Mittelwand, 1,5 m über SOK (gleich 0,74 m über Bahnsteighöhe); hier kann problemlos die Standard-Aluminiumwand verwendet werden.
- Eventuell hochabsorbierende Bahnsteigfront, ähnlich wie niedrige Lärmschutzwand (nSSW)
- Durchgehende hochabsorbierende Sockel für die äußeren Lärmschutzwände auch an transparenten Abschnitten, maximal 1 m hoch (Gabionen oder qualitativ ähnliche Gestaltung).
- Hochabsorbierende Ausführung der nicht transparenten Abschnitte (Gabionen oder qualitativ ähnliche Gestaltung) möglichst Verwendung von Materialien mit höherem Ab-

³³ vgl. Abschnitt 2.6.4.2

sorptionsgrad (im Vergleich zu den Aluminium-Standardwänden).

- Sollten diese Maßnahmen nicht ausreichen, können noch Absorber auf der festen Fahrbahn verwendet werden.

Der Vorhabenträger wird aufgefordert, diese Alternativplanung zu konkretisieren und schalltechnisch unter Berücksichtigung der vorhandenen Umgebungsbebauung zu bewerten. Hinsichtlich der Berücksichtigung von Lärminderungsmaßnahmen am Gleis bei der Berechnung der Schutzwirkung wird auf die Ausführungen im Abschnitt 2.2.2 verwiesen. Möglicherweise sind nicht alle der genannten Kompensationsmaßnahmen erforderlich, um den gleichen Lärmschutz wie die bisherige Planung zu erreichen.

Zum Nachweis der Machbarkeit hat das Ingenieurbüro Treiber-Lärmschutz im Auftrag der Stadt einen Vergleich der vorgelegten Planung mit der von der Stadt empfohlenen Alternativplanung gerechnet. Der Nachweis der Vergleichbarkeit war ohne weiteres möglich (Anlage 3, Abschnitt 5.5, S. 11 ff.).

2.7.4 Erforderliche Nebenbestimmung

In der Planfeststellung wird gemeinhin die Ausführungsplanung nicht geregelt. Der erforderliche Lärmschutz wird lediglich in Bezug auf seinem Ort "dem Grunde nach" festgestellt. Eine Festlegung in der Planfeststellung, dass die Ausführung im Bereich des Bahnhofs im Einvernehmen mit der Stadt zu erfolgen hat, dürfte aus Sicht des Vorhabenträgers nicht akzeptabel sein.

Es wird daher seitens der Stadt gefordert, eine Nebenbestimmung in die Planfeststellung aufzunehmen, nach der im Bereich des Haltepunkts Voerde zur Gewährleistung der sozialen Kontrolle ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den Bahnsteigen untereinander und zum umgebenden öffentlichen Raum gewährleistet sein müssen sowie weiterhin als Material für die äußeren Lärmschutzwände lediglich transparente Elemente, Gabionen oder strukturierte Betonwände oder andere Lärmschutz-Elemente mit vergleichbarer gestalterischer Qualität zum Einsatz kommen dürfen.

2.7.5 Bahnsteighalle

Inbesondere aus der Bürgerschaft ist mehrfach angeregt worden, das Problem des bei transparenten Lärmschutzwänden durch Reflexion nach oben austretenden Schalls dadurch zu lösen, dass im Bereich des Haltepunkts eine nach oben geschlossene Bahnsteighalle errichtet wird. Die Stadt würde eine solche Lösung sehr begrüßen, weil dadurch städtebauliche Qualität, soziale Kontrolle und Witterungsschutz gleichermaßen gewährleistet werden könnten.

Die Stadt ist jedoch nicht in der Lage, die Wirtschaftlichkeit einer solchen Anlage kurzfristig mit eigenen Ressourcen zu kalku-

lieren. Nach Möglichkeit erfolgt eventuell ein entsprechender Nachtrag zur Vorbereitung des Erörterungstermins. Dagegen verfügt der Vorhabenträger über genügend technisches Wissen, um den Aufwand und die schalltechnische Vergleichbarkeit einer Bahnsteighalle (die in diesem Fall drei Gleise überspannen müsste) kalkulieren zu können.

Um eine solche - prüfbare - Kalkulation wird dringend gebeten; es könnte nämlich sein, dass der Mehraufwand gegenüber der im Abschnitt 2.7.3 beschriebenen Lösung nicht sehr groß ist, während durch eine Bahnsteighalle neben der städtebaulichen Qualitätssteigerung zusätzlich ein Witterungsschutz für die Fahrgäste gegeben wäre.

2.7.6 Reisebüro

Im Bereich des Haltepunkts Voerde befindet sich bahnlinks ein Gebäude auf Bahngelände, in dem die Zweigstelle eines Reisebüros untergebracht ist. Hier besteht die Möglichkeit Fahrplanauskünfte zu bekommen und Fahrkarten zu erwerben.

Ausweislich des Bauwerkplans für den Haltepunkt³⁴ soll das Gebäude abgebrochen und nicht wieder ersetzt werden. Damit ginge für die Fahrgäste zukünftig die Möglichkeit einer persönlichen Beratung verloren. Insbesondere ältere Fahrgäste, die Schwierigkeiten mit der Bedienung der Fahrkartenautomaten haben, blieben ohne Hilfe. Insgesamt wird durch die Beseitigung dieses Gebäudes die Qualität des Haltepunktes noch weiter abgesenkt.

Die Stadt fordert daher zur Gewährleistung eines der Bedeutung der Stadt Voerde als Mittelzentrum angemessenen Dienstleistungsangebots im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs die Erhaltung bzw. die Wiedererrichtung des Gebäudes, so dass das Reisebüro weiterbetrieben werden kann.

2.8 Querverbindungen

2.8.1 Geplante Rad- und Fußwegunterführung Rahmstraße

Auf Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 1991 wurde in den vergangenen Jahren die Straßenüberführung Rahmstraße für den motorisierten Verkehr fertig gestellt. Zur Zeit steht noch die Realisierung der parallel auf der alten Trasse der Rahmstraße vorgesehenen Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer aus. Die Maßnahme ist mit dem Vorhabenträger abgestimmt, die Kreuzungsvereinbarung ist abgeschlossen und genehmigt. Zur Zeit befindet sich die Ausführungsplanung in der Prüfung beim Eisenbahnbundesamt.

Die noch fehlende Rad- und Fußwegunterführung hat für zwei Verkehrsbeziehungen eine hervorragende Bedeutung:

³⁴ Planfeststellungsunterlagen, Anlage 8.0

-
- Für den Berufs-, Schüler- und Freizeitradverkehr entlang der Bahnstrecke zwischen den Städten Dinslaken und Voerde. Der Radweg stellt eine gleichermaßen kurze wie attraktive Verbindung dar und wird intensiv genutzt. An der Eisenbahnkreuzung Rahmstraße wechselt dieser Radweg auf die andere Seite der Bahnstrecke.
 - Für den Freizeitradverkehr sowie für Fußgänger, die in den Sommermonaten aus Voerde und Möllen das Strandbad am Tenderingssee besuchen.

Zur Zeit queren Fußgänger und Radfahrer die Bahnstrecke noch über einen beschränkten Bahnübergang. Diese Möglichkeit muss bis zur Realisierung der EÜ (F) Rahmstraße erhalten bleiben; ansonsten darf die Maßnahme durch den Ausbau der Strecke nicht beeinträchtigt werden.

2.8.2 Aufhebung des BÜ Schwanenstraße

Mit der ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs Schwanenstraße wird die Planungshoheit der Gemeinde, hier die zukünftige städtebauliche Entwicklung, durch den dauerhaften Wegfall der Querungsmöglichkeit für die Zukunft eingeschränkt.

2.8.2.1 Stand der kommunalen Diskussion

Seit 1996 durch die Deutsche Bahn AG ein Ersatz des Bahnübergangs Schwanenstraße durch eine Eisenbahnüberführung als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme mit Kostenbeteiligung der Stadt vorgeschlagen worden war, gibt es in Bezug auf die Zukunft dieser Bahnquerung eine lange öffentliche Diskussion, die am 24.3.10 durch folgenden Beschluss des Stadtrats zunächst abgeschlossen wurde:

"Der Rat der Stadt Voerde beauftragt den Bürgermeister, sich in dem kommenden Planfeststellungsverfahren konsequent für einen Ersatz des Bahnübergangs Schwanenstraße durch eine Straßenunterführung einzusetzen, allerdings mit der Maßgabe, sich von diesem Ziel durch einen erneuten Ratsbeschluss wieder zu lösen, wenn eine Finanzierung bzw. Mitfinanzierung durch die anderen Kreuzungsbeteiligten sowie Bund und Land nicht erreicht werden kann."

Vorausgegangen waren verschiedene Untersuchungen, eine gut besuchte Bürgeranhörung mit Befürwortern und Gegnern sowie eine Probesperrung des Bahnübergangs für drei Monate, verbunden mit Verkehrszählungen zur Untersuchung der Auswirkungen. Nähere Einzelheiten sind aus der beigefügten Dokumentation mit Chronologie zu entnehmen (Anlage 4).

2.8.2.2 Verkehrliche Auswirkungen

Aus den durchgeführten Untersuchungen lässt sich im Grunde entnehmen, dass die nachteiligen verkehrstechnischen Auswirkungen einer ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs die erheblichen Kosten der Errichtung einer (auch nur für Pkw geeigneten) Unterführung nicht rechtfertigen würden.

Zwar würde eine zusätzliche Belastung einer örtlichen Straße entstehen, die nach deren Ausbaustandard jedoch verträglich wäre, während andererseits eine andere innerörtliche Straße mit schlechtem Ausbauzustand entlastet würde.

Ein Teil des bisher den Bahnübergang querenden Verkehrs würde in Zukunft zur Einmündung der Schwanenstraße in die B 8 verlagert. Dies erscheint im Hinblick auf den motorisierten Verkehr unproblematisch, allerdings kann es zu einer Gefährdung des parallel zur B 8 verlaufenden Radverkehrs kommen. Hier wären gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen zu treffen.

Ein kleiner Verbindungsweg parallel zur Bahnlinie (Eichelkamp) würde voraussichtlich trotz Verbots von Autofahrern als Abkürzung benutzt; hier käme eine vollständige Sperrung in Frage oder der Ausbau einschließlich einer Parallelführung an einer Engstelle.

Für Radfahrer und Fußgänger ergäben sich durch vorhandene Quermöglichkeiten im Norden und Süden in den weitaus meisten Fällen nur geringe Umwege. Es müssen dafür jedoch bahnparallele Wege genutzt werden, die bisher nicht beleuchtet sind.

Da der Bahnübergang auch von einer Buslinie genutzt wird, ist eine Veränderung der Linienführung erforderlich. Dies würde zu einer Takt-Ausdünnung in einem Siedlungsgebiet westlich der Bahn und zu einer Verdichtung östlich der Bahn führen. Die probeweise durchgeführte Verlegung der Buslinie hat sich nach Auskunft des Busunternehmens als unproblematisch erwiesen. Schülerspezialverkehr nutzt den Bahnübergang nicht.

Zusammenfassend lässt sich aus Gesichtspunkten der Verkehrsstruktur keine durchschlagende Begründung für die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der Querung über die Schwanenstraße ableiten.

2.8.2.3 Nur noch eine Querung im Bereich des Ortsteils Voerde

Tragend für die Entscheidung des Stadtrats, trotz der Lösbarkeit der verkehrlichen Probleme die Beibehaltung der Querung wenigstens durch eine Pkw-Unterführung zu fordern, ist die durch die geplante ersatzlose Aufhebung weiter verfestigte Trennung des Ortsteils Voerde durch die Bahnlinie. Mit der Schwanenstraße handelt es sich um eine historische und - im Gegensatz zu manchen Wirtschaftswegen - ununterbrochen intensiv genutzte Straßenverbindung.

Denn mit der ersatzlosen Aufhebung dieser Verbindung sind die zwei Teile des Ortsteils Voerde nur noch an einer Stelle, nämlich an der Steinstraße, mit einer vollwertigen Straße verbunden. Diese "Wespentaille" muss zukünftig jeglichen motorisierten Verkehr aufnehmen. Jeder (gefahrene) Weg zwischen benachbarten Quartieren beiderseits der Bahn ist zukünftig auf diese eine verbleibende Straßenverbindung angewiesen, wenn nicht große

Umwege nach Norden (3,7 km, über Hammweg) oder Süden (5,3 km über Rahmstraße) in Kauf genommen werden sollen.

Durch den Wegfall der Querungsmöglichkeit an der Schwanenstraße wird daher das Empfinden einer Trennung durch die Bahnlinie weit mehr verstärkt, als es vielleicht auf Grund der reinen verkehrsstrukturellen Auswirkungen faktisch wäre.

Im Übrigen ist auf lange Sicht nicht abzusehen, welche Bedeutung der Verlust der Querungsmöglichkeit für die langfristige Stadtentwicklung, z.B. für die Sicherung der Nahversorgung und vergleichbare Aspekte haben kann.

2.8.2.4 Erschwernis für Rettungseinsätze

Die für den Ortsteil Voerde zuständige Feuerwache befindet sich an der Steinstraße direkt östlich der Bahnlinie. Durch die Unterführung Steinstraße kann die Feuerwehr Einsatzorte beiderseits der Bahn schnell erreichen. Völlig anders stellt sich die Lage jedoch dar, wenn durch eine Baumaßnahme, durch Überschwemmungen oder einen Unfall die Querung Steinstraße nicht passierbar wäre. In diesem Fall bietet heute der Bahnübergang Schwanenstraße einen Ersatzübergang mit einem relativ geringen Umweg. Bei Verlust dieser Möglichkeit bliebe für die Feuerwehren lediglich die Nutzung der Unterführungen Hammweg oder Rahmstraße, was in beiden Fällen kritisch in Bezug auf die Zeit zwischen Alarmierung und Eintreffen am Einsatzort zu beurteilen wäre (Umweg gegenüber Schwanenstraße 0,9 bzw. 2,3 km).

2.8.2.5 Ersatzmaßnahmen im Falle einer Aufhebung

Für den Fall, dass im Planfeststellungsverfahren die ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs festgestellt wird oder eine Beibehaltung der Querung nur möglich ist bei einer für die Stadt nicht tragbaren Kostenbeteiligung, sind bei einer ersatzlosen Aufhebung folgende Begleitmaßnahmen mit planfestzustellen:

1. Ertüchtigung der Straße am Eichelkamp, insbesondere Anlage einer Umfahrung zwischen Bahnlinie und der Bebauung an der Bussardstraße.
2. Beleuchtung des bahnparallelen Radwegs zwischen Rahmstraße und Prinzenstraße.
3. Sicherung einer gefahrlosen Querung des Fahrradverkehrs entlang der B 8 an der Einmündung Schwanenstraße, falls erforderlich Einrichtung einer Lichtsignalanlage.

Insbesondere der letzte Punkt ist von besonderer Bedeutung, weil sich bei Schließung des BÜ Schwanenstraße das Verkehrsaufkommen im Knotenpunkt Schwanenstraße/B8 deutlich erhöhen wird. Dieser Knotenpunkt wurde im vergangenen Jahr zum wiederholten Male als Unfallhäufungspunkt eingestuft. Der einseitig geführte Radweg birgt erfahrungsgemäß ohnehin ein hohes Gefahrenpotenzial, was daran deutlich wird, dass sich im

Jahr 2011 vier Unfälle mit Radfahrern, die den Radweg in entgegengesetzter Richtung befuhren, ereignet haben. Eine weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens in dem Knotenpunkt lässt eine Erhöhung der Unfallzahl befürchten.

2.8.3 Erweiterung der EÜ(F) Bahnhofstraße

Die Stadt befürchtet eine Verletzung ihres Selbstgestaltungsrechts für den Fall, dass bei der Erweiterung der EÜ(F) Bahnhofstraße der dort vorhandene und städtebaulich erforderliche Qualitätsstandard abgesenkt wird.

Für den Bau des dritten Gleises muss die Fußgänger- und Radwegunterführung der Bahnhofstraße (EÜ(F) Bahnhofstraße) verlängert werden. Erforderlich ist eine Verlängerung des Troges sowie die Errichtung eines zusätzlichen Überbaus für das dritte Gleis.

Das Unterführungsbauwerk ist 1989/90 unter Einsatz von Städtebauförderungsmitteln entsprechend der herausgehobenen Lage unmittelbar am Bahnhof qualitativ gestaltet worden. Dazu gehörten einerseits die Verwendung von Klinkerstein für den Bodenbelag, Fliesen an den Seitenwänden und eine Berankung der beiderseitigen Rampen in Form einer Pergola mit den dafür erforderlichen Rankgerüsten nebst Beleuchtung.

Auf Grund der städtebaulich hervorgehobenen Lage darf die baugestalterische Qualität dieses Bauwerks durch die geplante Veränderung nicht leiden. Es ist daher zwingend erforderlich, bei der Erweiterung die Gestaltung der Seitenwände des Troges mit Fliesen möglichst farb- und formatgleich fortzusetzen. Für den Bodenbelag sind entsprechende Klinkersteine zu verwenden. Die vorhandenen Rankgerüste sollten nach Möglichkeit versetzt und die Pflanzen so weit im Rahmen der Bauausführung möglich vorher abgenommen, beiseite gelegt und wieder verwendet werden.

Die Steigung der Rampen im Trog darf gegenüber dem heutigen Zustand nicht verschlechtert werden.

2.8.4 Ersatz des BÜ Grenzstrasse

Der Ersatz des Bahnübergangs Grenzstrasse durch eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer ist mit der Stadt abgestimmt. Die objektive Notwendigkeit der Maßnahme steht außer Frage, weil die nächsten Querungsmöglichkeiten für Radfahrer erst über Umwege von 2,2 km im Süden bzw. 3,6 km im Norden erreicht werden können. Gegen die Bauwerksplanung bestehen daher seitens der Stadt keine grundsätzlichen Bedenken.

Die Verbindung dient allerdings auch der Aufrechterhaltung der Kontakte der beiderseits des Bahnübergangs vorhandenen Nachbarschaft. Daraus folgt eine häufige Benutzung durch Fußgänger. Für Fußgänger ist jedoch die bahnrechts vorgesehene

Rampe, die aus Platzgründen parallel zur Bahnstrecke angelegt werden muss, ein erheblicher Umweg von ca. 160 m. Das Bauwerk muss daher um eine Treppe am Tiefpunkt der Rampe ergänzt werden, damit Fußgängern eine geradlinige Verbindung ermöglicht wird.

Durch die Schließung des Bahnübergangs entsteht zusätzlicher Aufwand für Schülerspezialverkehr zu Grundschulen. Mindestens eine Haltestelle muss verlegt werden. Die dafür entstehenden Kosten müssen in der Kostenmasse für die Aufhebung des Bahnübergangs berücksichtigt werden.

2.8.5 Weitere Bauwerke

Hinsichtlich der beiden weiteren Fuß- und Radweg-Unterführungen Alte Prinzenstraße und Rönkenstraße ist ähnlich wie bei der EÜ(F) Bahnhofstraße darauf zu achten, dass die vorhandene gestalterische Qualität bei der geplanten Erweiterung beibehalten und die Rampenneigung nicht erhöht wird.

Ferner ist es erforderlich, die lichte Weite im Bereich des Neubaus beidseits um wenigstens je 0,5 m zu vergrößern, um ein Unsicherheitsgefühl in dem nunmehr durch das Vorhaben um ca. 75% verlängerten Tunnel zu vermeiden. Dies dient insbesondere zur Gewährleistung gefahrloser Schulwege für Grundschüler.

2.9 Bahnparallele Wegeverbindungen

2.9.1 Wiederherstellung der Bepflanzung

Zum Teil müssen im Zuge des Ausbaus parallel zur Strecke verlaufende Rad- und Wanderwege verlegt werden. Damit entfallen vielfach auch Bäume und Sträucher, die im Sommer für eine Beschattung dieser Wege und für Windschutz sorgen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht bei der Verlagerung von Wegen die Anlage von Pflanzstreifen vor, so weit die Wege nicht ohnehin im Wald verlaufen. Dies wird begrüßt. Es ist jedoch bei der Ausführungsplanung dafür Sorge zu tragen, dass die Funktion des Windschutzes und die Schattenwirkung durch die Bepflanzung auch erreicht wird.

2.9.2 Fuß-/Radweg über die EÜ Steinstraße

Das Recht der Stadt auf Regelung und Gestaltung der örtlichen Angelegenheiten wird verletzt, wenn die strukturell wichtige Fuß- und Radwegverbindung parallel zur Bahn über die Steinstraße beseitigt wird.

Über die vorhandene EÜ Steinstraße verläuft neben dem bahnrechts gelegenen Bahnsteig der Rad- und Fußweg, der von der Stadt Dinslaken kommend parallel zur Bahn bis in die Innenstadt Voerde führt. Die Wegführung auf dem Brückenbauwerk

ist durch ein Geländer vom Bahnsteig abgetrennt, um Konflikte mit wartenden Fahrgästen zu vermeiden.

Die jetzt vorgelegte Bauwerksplanung für die Erweiterung der EÜ Steinstraße sieht diesen Rad- und Fußweg nicht mehr vor. Ebenso entfällt der Zugang zum Bahnsteig bahnrechts von dem genannten Weg südlich der Steinstraße.

Durch diese Planung entstehen folgende Probleme:

- Ein Zugang zum Bahnsteig aus den südöstlich gelegenen Stadtteilen wäre nur noch möglich, indem Fußgänger (von Südosten entlang der Bahn kommend) den Rad- und Wanderweg etwa parallel zur Steinstraße nach Osten benutzen, dann dem Trog der Steinstraße Richtung Südwesten folgen und anschließend den Treppenaufgang zum Bahnsteig benutzen. Für einen barrierefreien Zugang verbleibt lediglich der noch größere Umweg, bei dem die stark befahrene Steinstraße gequert und der vorgesehene barrierefreie Zugang von der Bahnhofstraße aus genutzt wird.
- Für Radfahrer und Fußgänger, die mit Ziel Innenstadt Voerde den bahnbegleitenden Radweg bahnrechts benutzen, ergibt sich ein Umweg von fast 200 m, um die Bahnhofstraße auf der anderen Seite der Bahnlinie zu erreichen. Hinzu kommt, dass ebenfalls die Steinstraße überquert werden muss.

Auf diese Situation hat die Stadt bereits im Vorfeld der Planfeststellung mit Schreiben vom 1.7.2010 hingewiesen. Eine Berücksichtigung der Forderung in den Unterlagen ist jedoch nicht erfolgt.

Durch die vorgelegte Planung wird der Anschluss eines der meist befahrenen Radwege an die Innenstadt Voerde erheblich verschlechtert. Die Stadt hat seit langem der Förderung des Radverkehrs aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes ein großes Gewicht beigemessen. Das Ziel einer "Stadt der kurzen Wege" ebenso wie die Klimaschutzziele werden verletzt, wenn vorhandene attraktive Rad- und Fußwegverbindungen beseitigt werden und die Nutzer auf unattraktive Umwege gelenkt werden müssen.

Eine entsprechende Bedeutung hat der Aspekt der Verkehrssicherheit. Während es heute möglich ist, die viel befahrene Steinstraße kreuzungsfrei zu überqueren, wäre zukünftig eine plangleiche Querung an anderer Stelle (Einmündung Bahnhofstraße/Friedhofstraße) erforderlich. Es besteht das Risiko, dass hier ein neuer Unfallschwerpunkt entsteht. Da die Verbindung unter anderem auch zahlreich von Schülern des Schulzentrums Süd benutzt wird, kann das auf keinen Fall hingenommen werden.

Die Stadt fordert daher, dass der parallel über das heutige Bauwerk EÜ Steinstraße geführte Rad- und Fußweg auch bei der geplanten Erweiterung wieder hergestellt wird. Weiterhin wird

gefordert, dass von dem bahnparallel verlaufenden Rad- und Fußweg der barrierefreie Zugang zum Bahnsteig südlich der Steinstraße bahnrechts ebenfalls wieder hergestellt wird.

2.10 Städtische Infrastruktur

2.10.1 Wiederherstellung in Anspruch genommener Straßen

Durch den Ausbau der Strecke werden insbesondere bahnrechts verschiedene Straßen und Wege in Anspruch genommen, die verlegt werden müssen. Durch die Wiederherstellung bzw. Verlegung darf die Stadt nicht mit Kosten belastet werden. Für diese Straßenflächen müssen die gleichen Qualitäts- und Belastungsstandards gelten, die die Stadt beim Neubau eigener Straßen ebenfalls anlegen würde.

Das Regelprofil Wirtschaftswege³⁵ entspricht insoweit nicht den erforderlichen Standards.

In einzelnen Bauwerksplänen findet sich die Bemerkung "Straßenplanung nur nachrichtlich". Soweit es sich um Straßen und Wege handelt, die auf Grund des Vorhabens verlegt, wiederhergestellt oder erneuert werden müssen, sollte diese Bemerkung gestrichen werden, weil sie nahelegen könnte, dass für diese in der Pflicht des Vorhabenträgers stehenden Maßnahmen Dritte Kostenträger sein sollen.

Die auf Grund des Vorhabens erforderliche Wiederherstellung oder Verlegung städtischer Wege und Straßen muss daher auf Kosten des Vorhabenträgers erfolgen, mit der Stadt auf Grundlage der in Voerde üblichen Standards abgestimmt und vertraglich vereinbart werden. Dabei muss der Stadt das Recht eingeräumt werden, die Einhaltung der Baustandards gegenüber den jeweils beauftragten Firmen zu kontrollieren.

Anderenfalls wird eine Beeinträchtigung des städtischen Eigentums an Straßen und Wegen und sonstiger Infrastruktur befürchtet.

2.10.2 Einleitungsstelle Schwanenstraße (km 17,9)

Es ist nach wie vor eine Einleitung des Niederschlagswassers in den städtischen RW-Kanal an der Schwanenstraße vorgesehen. Es ist geplant, auch den Altbestand anzuschließen. Gegen die Einleitung von Niederschlagswasser in den RW-Kanal bestehen aus nachfolgenden Gründen erhebliche Bedenken:

Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung des zugehörigen Regenwasserkanalteilnetzes in den Möllener Leitgraben (E 16 „Schwanenstraße“) lässt einen zusätzlichen Anschluss von abflusswirksamen Flächen nicht zu.

³⁵ Planfeststellungsunterlagen, Anlage 7.2

Die Immissionsbetrachtung gemäß BWK M3 für das Gewässersystem Mombach/Möllener Leitgraben hat ergeben, dass für die Einleitung von Niederschlagswasser aus der städtischen Regenwasserkanalisation Speichervolumen im Gewässer herzustellen ist. Das hierzu geplante Regenrückhaltebecken „Möllener Leitgraben“ ist nicht für die zusätzliche Wassermenge von 45 l/s ausgelegt.

Anstelle der geplanten Einleitung der Stränge R 6 und R 7 in den RW-Kanal ist das anfallende Niederschlagswasser daher vor Ort zu versickern.

2.10.3 Einleitungsstelle Alter Hammweg (km 19,9)

Aus den zuvor für die Einleitungsstelle Schwanenstraße genannten Gründen bestehen gegen die Einleitung des Niederschlagswassers in den Mombach erhebliche Bedenken.

Anstelle der geplanten Einleitung R 16 und R 17 in den Mombach ist das anfallende Niederschlagswasser vor Ort zu versickern.

2.10.4 Pumpstation Alter Hammweg (km 20,0)

Gegen die jetzt geplante Verlegung der Pumpstation auf die Westseite bestehen erhebliche Bedenken.

Sofern sich die Notwendigkeit zur Aufgabe der bestehenden Pumpstation ergibt, wird stattdessen der Ersatz durch Neubau eines unterirdischen Schachtpumpwerks im Wendehammer Alter Hammweg gefordert. Die Ausführungsplanung ist im Detail mit der Stadt abzustimmen.

Ein Verbleib der Pumpstation auf der östlichen Seite ist durch eine Verlegung des Pumpwerks in den Wendehammer mit bedeutend kleinerem Aufwand möglich und abwassertechnisch vorteilhafter als eine Verlegung auf die Westseite.

Alle im Zusammenhang mit der Verlegung entstehenden Kosten sind durch den Vorhabenträger zu tragen.

In den Unterlagen werden die Stadtwerke Dinslaken als Eigentümer bzw. Unterhaltungspflichtiger genannt. Das trifft nicht zu. Das Pumpwerk steht im Eigentum der Stadt Voerde (Kommunalbetrieb), die es auch betreibt.

2.10.5 Entwässerungsplanung im Bereich EÜ Steinstraße

Im vorgelegten Plan sind die Entwässerungsleitungen der Straßenunterführung Steinstraße nicht vollständig eingezeichnet. Sie sind entsprechend dem Kanalkataster der Stadt Voerde zu ergänzen.

Die RW-Abwasserleitung DN 250 von Schacht 75817 nach 75810 wird laut den vorliegenden Unterlagen überbaut. An dieser Leitung hängt die Entwässerung der Unterführung Bahnhofstraße. Es wird eine Verlegung des Kanals mit für Unterhal-

tungsfahrzeuge (Spül-/Saug-Fahrzeug) frei zugänglichen Revisionschächten im Rahmen der Detailplanung gefordert.

2.10.6 Entwässerungsplanung im Bereich EÜ(F) Bahnhofstraße

Die den Gleiskörper querende SW-Druckrohrleitung (Schacht 70215 nach 70216) ist zwischenzeitlich in die Planung aufgenommen worden. Der Leitungsverlauf auf der östlichen Seite der Bahntrasse scheint jedoch fehlerhaft zu sein, da in den Leitungslageplänen kein Leitungsverlauf zu erkennen ist, der an das Pumpwerk anschließt. (Hinweis auf vermutlichen Leitungsverlauf s. Anlage 5)

Durch diese SW-Druckrohrleitung wird vom SW-Pumpwerk Bahnhofstraße das komplette Schmutzwasser des Ortsteils Voerde östlich der Bahnlinie gefördert. Die Leitung ist in einem Graugusschutzrohr DN 300 verlegt. Der Betrieb dieser Leitung ist während der gesamten Bauzeit zu jedem Zeitpunkt sicherzustellen. Die Leitung und die Revisionschächte 70215 und 70216 sind zu sichern und zu erhalten.

Vor Ramm- oder Bohrarbeiten in der Nähe der DRL ist die Lage durch eine Probeschachtung per Handaushub zu erkunden. Die hierzu erforderlichen Arbeiten sind rechtzeitig vorher mit der Stadt abzustimmen.

2.11 Externe Ausgleichsmaßnahmen

2.11.1 Allee entlang Mehrstraße

Die Anlage einer Allee entlang der Mehrstraße entspricht den planerischen Zielvorstellungen der Stadt. Die Stadt beabsichtigt in diesem Bereich außer der Bepflanzung noch die Anlage eines Radweges. Zu diesem Zweck ist bereits ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 103 "Radweg Mehrstraße" gefasst worden. Die Planung der Ausgleichsmaßnahme fügt sich in diese Konzeption ein.

2.11.2 Ausgleichsmaßnahmen auf Hünxer Gemeindegebiet

Einige Ausgleichsmaßnahmen sind auf Hünxer Gemeindegebiet westlich der B 8 und nördlich der Seen am Tenderingsweg geplant. Grundsätzlich legt die Stadt Wert darauf, dass Ausgleichsmaßnahmen im eigenen Stadtgebiet realisiert werden, um das ökologische Potenzial zu erhalten und den Bürgern indirekt zusätzliche Erholungsmöglichkeiten bzw. eine Verbesserung vorhandener Erholungsräume zu bieten.

Die nunmehr vorgesehene Maßnahme kann ausnahmsweise jedoch akzeptiert werden, weil der betroffene Raum unmittelbar an das Stadtgebiet angrenzt und vermutlich mehr durch Bürger aus Voerde als aus Hünxe genutzt wird.

2.12 Auswirkungen auf den kommunalen Haushalt

Die Finanzhoheit der Stadt wird gefährdet, weil infolge von Kreuzungsmaßnahmen und aus dem Vorhaben erwachsenden Verpflichtungen zum Ausbau des Sicherheits- und Rettungswesens erhebliche finanzielle Lasten auf die Stadt zukommen können, die den Investitionsspielraum unerträglich einschränken würden.

2.12.1 Finanzielle Lage der Stadt Voerde

Die Stadt Voerde hatte in den Jahren 2010 und 2011 keine genehmigten Haushalte und befand sich im sogenannten Nothaushaltsrecht. Die Haushaltsgenehmigungen wurden versagt, da trotz der aufgestellten und beschlossenen Haushaltssicherungskonzepte innerhalb der in der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) gesetzlich vorgeschriebenen Frist kein Haushaltsausgleich möglich war.

Durch die Änderung des § 76 der GO NRW vom 24.05.2011 ist die Frist zum Haushaltsausgleich auf 10 Jahre verlängert worden.

Nur durch eine beschlossene erhebliche Erweiterung des Haushaltssicherungskonzeptes kann ein Haushaltsausgleich im Jahr 2019 prognostiziert werden. Unter dieser Voraussetzung wurde der Haushalt 2012 zusammen mit dem Haushaltssicherungskonzept genehmigt³⁶.

Der Haushaltsausgleich innerhalb dieses Zeitraums wird der Stadt nur gelingen, wenn sie sowohl im konsumtiven als auch im investiven Bereich äußerste Sparsamkeit walten lässt.

Aus den vorgenannten Gründen sind für die Stadt keinerlei zusätzliche finanzielle Belastungen tragbar.

2.12.2 Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen

Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist die Stadt bei der Aufhebung von Bahnübergängen von Straßen in ihrer Baulast zu einem Drittel an den Kosten beteiligt. Für den Bahnübergang Grenzstrasse beträgt das Kostendrittel nach der letzten hier vorliegenden Kostenschätzung (2008) etwa 735.000 €. Das Land fördert eine solche Maßnahme üblicherweise nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit 70 %. Damit verbleiben bei der Stadt 220.000 € Investitionsaufwand.

In dem nördlichen Planfeststellungsabschnitt (2.1) muss sich die Stadt voraussichtlich mit einem ähnlichen Betrag am Neubau der EÜ Spellener Straße beteiligen.

Diese Belastungen, die ausschließlich durch das Ausbauprojekt hervorgerufen werden - weder hätte die Stadt aus eigenem An-

³⁶ Auszüge aus dem Haushaltssicherungskonzept der Stadt Voerde (Niederrhein) für den Zeitraum 2012 bis 2021 s. Anlage 7

trieb den Bahnübergang Grenzstrasse aufgehoben noch die bestehende EÜ Spellener Straße erweitert - schränken den Investitionsspielraum einer Gemeinde, deren Haushalt gerade an der Grenze der Genehmigungsfähigkeit steht, erheblich ein.

Es ist daher zu begrüßen, dass das Land NRW in Bezug auf die Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen an der Betuwe-Route den kommunalen Anteil zu 100 % finanzieren will. Diesbezüglich handelt es sich um eine Zusage des amtierenden Ministers. Die Umsetzung der Maßnahmen und damit die Notwendigkeit der Finanzierung erfolgt allerdings erst nach Ablauf mehrerer Jahre. Die Beständigkeit der Zusage ist daher abhängig von der Entwicklung des Landeshaushalts und von den Prioritäten möglicher künftiger Landesregierungen. Insofern muss die Stadt Voerde im schlimmsten Fall von einer Eigenfinanzierung ausgehen, die allerdings geplante, dringend erforderliche städtische Investitionsmaßnahmen massiv tangieren würde.

Daher ist der aus sachlichen Gründen geforderte Ersatz des Bahnübergangs Schwanenstraße durch eine Eisenbahnüberführung für Pkw mit einem Gesamtkostenaufwand von zurzeit geschätzt 5,5 Millionen € für die Stadt nicht tragbar, auch wenn hier lediglich das kommunale Drittel auf die Stadt entfällt und hierfür wenigstens die üblichen Zuwendungen nach GVFG gewährt werden. Die Belastung stiege noch aufgrund der voraussichtlich erforderlichen Vorfinanzierung.

Der Vorhabenträger hat jedoch ausgeführt, dass die übrigen Kreuzungsbeteiligten die Maßnahme nicht für erforderlich halten und statt dessen nach dem Kriterium der Erforderlichkeit und Wirtschaftlichkeit ebenfalls für eine ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs eintreten. Damit müssten die Kosten der Maßnahme allein von der Stadt getragen werden, weil diese das Bauwerk "einseitig verlangt".

Diese Vorgehensweise ist absolut unvertretbar. Wenn im Rahmen des ordnungsgemäßen Planfeststellungsverfahrens in der Abwägung verschiedener Belange eine Entscheidung zu Gunsten der Aufrechterhaltung der Querungsmöglichkeit fällt, widerspricht es dem Rechtsstaatsprinzip, wenn anschließend die Bewilligungsbehörden bei der Finanzierung die Umsetzung der Maßnahme verhindern.

Die Stadt fordert daher, dass bei der Entscheidung über die Eisenbahnkreuzungsmaßnahme "Schwanenstraße" die Finanzierung in der Planfeststellung ohne Kostenbeteiligung der Stadt Voerde geregelt wird.

2.12.3 Unterhaltungslasten

Im Zuge der Ausbaumaßnahme werden eine Reihe von Flächen angelegt, Lärmschutzwände bepflanzt, Versickerungsbecken eingerichtet usw. Die Unterhaltung dieser Flächen muss durch den Vorhabenträger vorgenommen bzw. finanziert werden. Eine Be-

lastung der Stadt ist weder gerechtfertigt noch unter Berücksichtigung der Haushaltslage darstellbar. Etwas anderes gilt lediglich für die bereits vorher in städtischer Bau- und Unterhaltungslast stehenden öffentlichen Flächen, die infolge der Maßnahme lediglich wiederhergestellt oder verlegt werden. Aber auch dafür gilt, dass eventuell durch die Veränderung entstehende Mehraufwand durch den Vorhabenträger abgegolten werden muss.

Die Stadt fordert daher die Festlegung der Kostenträgerschaft zu Lasten des Vorhabenträgers bei allen Bauwerken, Entwässerungseinrichtungen, Pflanzflächen, so weit diese nicht bereits jetzt in der Unterhaltungslast der Stadt oder Dritter stehen.

2.12.4 Bereitstellung von Löschwasser?

Die Feuerwehren entlang der Strecke haben auf gravierende Defizite bezüglich der Bewältigung von Havariefällen an der Strecke hingewiesen. Dazu gehört auch die mangelhafte Bereitstellung von Löschwasser, die keineswegs entlang des ganzen Planfeststellungsabschnittes gewährleistet ist. Soweit der Vorhabenträger dafür keine Lösung bietet bzw. eine entsprechende Verpflichtung nicht planfestgestellt wird (siehe hierzu nachfolgenden Abschnitt 3.2.3.2, der insoweit auch Bestandteil der Einwendungen ist), kann sich eine Verpflichtung zur Bereitstellung des Löschwassers für die Stadt ergeben. Die Kosten dafür lassen sich nicht einfach kalkulieren; sie sind nach einer vorläufigen Abschätzung auf Basis der in Gewerbegebieten bereitzustellenden Löschwassermenge aber mindestens mit 700 Tsd € anzunehmen.

Diese Belastung ist für den kommunalen Haushalt unter den gegebenen Bedingungen untragbar.

Zur Aufrechterhaltung der finanziellen Handlungsfähigkeit der Kommune fordert die Stadt daher eine Finanzierung des Aufwandes für die Löschwasser Bereitstellung durch den Vorhabenträger.

2.13 Regelungen während der Bauzeit

2.13.1 Beibehaltung des Schienenpersonenverkehrs

Auf Grund der hohen Bedeutung eines funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs als Verbindung zum Ruhrgebiet und zur Rheinschiene für die Stadtentwicklung der Stadt Voerde (siehe zur näheren Erläuterung Abschnitt 2.1) muss die Aufrechterhaltung des öffentlichen Nahverkehrs während der Bauzeit absolute Priorität genießen. Die hohe Zahl insbesondere der Auspendler erlaubt keinerlei Spielraum für länger dauernde Störungen. Abgesehen von vollständig unvermeidbaren, auf wenige Tage beschränkten Unterbrechungen darf es weder zu Betriebsunterbrechungen noch zu Ausfällen der planmäßigen Züge kommen.

Die im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahmen voraussichtlich unvermeidlichen Kapazitätseinschränkungen der Strecke müssen vorrangig durch den Güterverkehr aufgefangen werden, weil dieser anders als der Nahverkehr umgeleitet werden kann. Ein länger dauernder Schienenersatzverkehr durch Busse ist ausgeschlossen.

Die Nutzbarkeit des Nahverkehrs hängt auch von der Funktionsfähigkeit des Haltepunkts ab. Während der Umbauzeit sind daher provisorische Maßnahmen, unter Umständen auch provisorische Bahnsteige außerhalb des aktuellen Baufeldes vorzusehen. Hierfür wäre - in Richtung Oberhausen - der Bereich der bestehenden P+R-Anlage geeignet; in Richtung Emmerich käme der Bereich südlich des heutigen bahnrechts gelegenen Bahnsteigs entlang des dort verlaufenden Fuß- und Radwegs in Frage.

Die beschriebene Aufrechterhaltung des Nahverkehrs und die Gewährleistung der Nutzung des Haltepunkts müssen in einer Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses festgehalten werden.

2.13.2 Beweissicherung für alle öffentlichen Flächen und Gebäude

Vor Beginn der Bauarbeiten muss der Vorhabenträger in Abstimmung mit der Stadt eine Zustandserfassung aller öffentlichen Einrichtungen vornehmen, die durch die Bauarbeiten, die Baustelleneinrichtungsflächen, die Baustraßen und sonstigen Zufahrtswege für den Baustellenverkehr in Mitleidenschaft gezogen werden können.

2.13.3 Baustraßenkonzept

In der Anlage 3.3 hat der Vorhabenträger dargestellt, wie aus seiner Sicht der Baustellenverkehr während der Durchführung der Maßnahme geführt werden soll. Nicht alle diese Vorschläge sind umsetzbar oder mit den städtischen Belangen vereinbar:

1. Die Zufahrt über die Prinzenstraße und den Finkenweg (bahnrechts, ca. km 18,0) kommt wegen des verkehrsberuhigten Ausbaus nicht in Frage. Statt dessen muss die Zuwegung über die Alexanderstraße und die Prinzenstraße erfolgen.
2. Die Zufahrt von der Dinslakener Straße (K 17) über die Alte Prinzenstraße (bahnlinks ca. km 18,0) ist nicht möglich, weil die Alte Prinzenstraße nicht mehr an die Dinslakener Straße angebunden ist. Als Ersatz könnte die Kronprinzenstraße von der Schwanenstraße zur Alten Prinzenstraße genutzt werden, allerdings ist diese auch verkehrsberuhigt ausgebaut bzw. mit entsprechenden verkehrshindernden Einbauten versehen. Das gilt auch für den weiteren Verlauf der Kronprinzenstraße parallel zur Bahn-

strecke nach Nordwesten. In Bezug auf Straßenausbau und Belastbarkeit ist die Zuwegung bahnrechts über die Prinzenstraße die günstigere Variante.

3. Die vorgesehene Zufahrt über die Bahnhofstraße bahnlinks ist nicht zulässig, weil dieser Straßenabschnitt hochwertig mit Klinkerpflaster usw. ausgebaut ist und erhebliche Schäden durch Baustellenfahrzeuge befürchtet werden. Stattdessen kann die Straße Alnwicker Ring sowie die P+R-Anlage von der Friedrichsfelder Straße aus genutzt werden.
4. Die Zuwegung parallel zu dem E-Center und hinter dem Jugendzentrum vorbei (bahnlinks, ca. km 19,0) erfordert einen Durchstich durch den dort bestehenden Lärmschutzwall. Das ist grundsätzlich möglich. Die Lücke müsste anschließend jedoch wieder geschlossen werden, unter anderem auch deshalb, weil der Lärmschutzwall bei der schalltechnischen Untersuchung als Bestand vorausgesetzt wird.
5. An der Zufahrt Alter Hammweg (bahnrechts ca. km 20,0) ist (vermutlich versehentlich) die Zuwegung über das Bachbett und nicht über die Straße Alter Hammweg eingezeichnet worden.
6. Eine Zuwegung zur Strecke bahnrechts und zur EÜ Hammweg ist gut möglich über die Straße Im Hörsken. Dagegen ist die Zuwegung über die Straße Hammweg wegen der Troglage praktisch nicht umsetzbar.

Nach dem Baustraßenkonzept beabsichtigt der Vorhabenträger in großem Umfang vorhandene Straßen, aber auch Rad- und Fußwege in Anspruch zu nehmen. Diese öffentlichen Flächen müssen anschließend normgerecht wiederhergestellt werden. Hierfür gelten die im Abschnitt 2.10.1 genannten Anforderungen entsprechend.

Die Stadt behält sich vor, im Umfeld der Baumaßnahme Wohnstraßen, die nicht mit ihr als Zuwegung abgestimmt sind, verkehrsrechtlich mit Gewichtsbeschränkungen zu versehen, um deren Beschädigung durch Baustellenverkehr zu vermeiden.

Im Übrigen ist sicherzustellen, dass alle für den Baustellenverkehr vorgesehenen öffentlichen Straßen und Wege auch während der Bauzeit ihrem normalen Zweck entsprechend genutzt werden können und es nicht zu nennenswerten Nutzungseinschränkungen kommt.

Vor Beginn der Baumaßnahmen ist der Ablauf der Baumaßnahme und die Straßennutzung im Detail abzustimmen.

2.13.4 Gewährleistung von Schulweg-Verbindungen

Über die EÜ(F) Alte Prinzenstraße, die EÜ(F) Bahnhofstraße und die EÜ(F) Rönkenstraße verlaufen wichtige Schulweg-

Verbindungen, die auch von Grundschulern benutzt werden. Während der Bauzeit ist daher die Verbindung offen zu halten und der sichere Durchgang zu gewährleisten.

Sollte eine zeitweise Sperrung erforderlich sein, muss auf Kosten des Vorhabenträgers in Abstimmung mit der Stadt ein Schulbus-Ersatzverkehr eingerichtet werden, wenn die erforderlichen Umwege ein für Grundschüler vertretbares Maß überschreiten. In Bezug auf die EÜ(F) Bahnhofstraße kann auf die EÜ Steinstraße ausgewichen werden. Das setzt aber voraus, dass die Baumaßnahmen nicht zeitgleich erfolgen.

Der bahnparallele Radweg zwischen der Dinslakener Stadtgrenze und der Bahnhofstraße hat für den Berufs- und Schülerverkehr eine wesentliche Bedeutung. Er wird insbesondere auch häufig von Schülern benutzt, die die weiterführenden Schulen in Dinslaken besuchen. Es ist vorgesehen, diesen Weg durchweg als Baustelleneinrichtungsfläche zu nutzen. Eine Unterbrechung während der Bauzeit kann aber nicht hingenommen werden. Bei der Einrichtung der Baustelle muss daher gewährleistet werden, dass während der Bauzeit ein ausreichend breiter Fahrstreifen (auch) von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden kann.

2.13.5 Lärmschutz und Verkehrssicherung während der Bauzeit

Die Baumaßnahme lässt sich nicht durchführen ohne Nacht- und Ruhezeiten in Anspruch zu nehmen. Um die Beeinträchtigung für die öffentlichen Einrichtungen, aber ebenso auch für die Bürger so gering wie möglich zu halten, muss die Baustellenplanung möglichst umfassend mit der Stadt abgestimmt werden. Das ist auch erforderlich für die Sicherung der Verkehrswege, die ständige Offenhaltung von Rettungswegen und die Verkehrssicherheit im Allgemeinen.

Im Zusammenhang mit der Blockverdichtung ist seitens des Vorhabenträgers angeboten worden, die Lärmschutzwand bahnlinks bereits vor dem Ausbau der Strecke zu errichten.³⁷ Durch das Vorziehen dieser Maßnahme kann gleichzeitig auch ein Teil der Bevölkerung besser vor Baustellenlärm geschützt werden.

Die Stadt fordert daher zur Minimierung der Belastung auf Grund der Baustelle, dass zunächst die Lärmschutzwand bahnlinks errichtet und im Übrigen die Baustellenplanung einschließlich der Zeitplanung eng mit der Stadt abgestimmt wird.

2.13.6 Baustellenbüro

Die Abwicklung der Baustelle beeinträchtigt in vielfältiger Weise öffentliche Nutzungsbereiche und greift auch in private Flächen ein. Um die sich daraus zweifellos ergebenden Konflikte zu lösen

³⁷ Vergl. Abschnitt 2.2.3

wird dringend angeregt, während der Bauzeit ein Baustellenbüro mit öffentlichen Sprechzeiten zu errichten, wo Beschwerden und Änderungsvorschläge entgegengenommen und bearbeitet werden können.

2.14 Städtische Grundstücke

2.14.1 Verkehrsflächen

Durch das Vorhaben werden an verschiedenen Stellen Städtische Grundstücke in Anspruch genommen. Soweit es sich um Verkehrsflächen handelt, die anschließend wieder hergestellt oder verlegt werden, bestehen nach Maßgabe der Anforderungen an eine sachgerechte Ausführung (Vergl. Abschnitt 2.10.1) keine Bedenken im Hinblick auf das Grundeigentum. Verkehrsflächen, die bisher in städtischem Eigentum standen und auf Grundstücke Dritter verlegt werden, müssen anschließend kostenfrei wieder in das Eigentum der Stadt übertragen werden.

2.14.2 Beeinträchtigung von Planungen der Stadt

Im Bereich zwischen Eichelkamp und Rahmstraße (bahnrechts, ca. km 17,3) werden Flächen in Anspruch genommen, die im Eigentum der Stadt stehen bzw. die die Stadt kürzlich erworben hat, um dort Kompensationsmaßnahmen für wichtige städtebauliche Projekte vornehmen zu können.

Es handelt sich um folgende Flächen:

- Gemarkung Möllen, Flur 3, Flurstücke 283 und 622.

Die Inanspruchnahme ist aber auch im Interesse der Stadt (Wiederherstellung der bahnparallelen Radwegverbindung), so dass ein entsprechender finanzieller Ausgleich durch den Vorhabenträger erfolgen muss, es sei denn, dass im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme geeignete Ersatzflächen zur Verfügung gestellt werden können.

2.14.3 Verpachtete Kleingartenflächen

Im Bereich Rönkskenfeld/Voshalsfeld (bahnrechts, ca. km 19,2) hat die Stadt Flächen an Kleingärtner verpachtet, die teilweise für das dritte Gleis dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen.

Es handelt sich um das folgende Grundstück:

- Gemarkung Voerde, Flur 22, Flurstück 679.

Die Stadt ist an einem Fortbestand der kleingärtnerischen Nutzung interessiert und fordert den Vorhabenträger auf, den Nutzern im Falle der Beseitigung ihrer Gartenhütten eine Entschädigung zu gewähren, damit diese nach Abschluss der Baumaßnahme wieder aufgebaut werden können. Bei einer Aufgabe der kleingärtnerischen Nutzung befürchtet die Stadt eine Verwahrlosung der Flächen.

2.14.4 Zufahrt zu landwirtschaftlichen Grundstücken

Die Inanspruchnahme von Flächen darf nicht dazu führen, dass Grundstücke, insbesondere solche, die verpachtet sind, ohne Zufahrt verbleiben.

Eine entsprechende Befürchtung besteht insbesondere bei folgenden Grundstücken:

- Gemarkung Voerde, Flur 3, Flurstücke 186, 187, 380 und 383

sowie

- Gemarkung Spellen, Flur 25, Flurstücke 705, 706 und 714.

Vor Inanspruchnahme von Teilflächen oder Änderung der angrenzenden Verkehrswege ist eine Zufahrtsmöglichkeit insbesondere auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge sicherzustellen.

3. Stellungnahme der Stadt Voerde als Träger öffentlicher Belange

3.1 Kommunale Selbstverwaltung als öffentlicher Belang

Art. 28 GG garantiert die kommunale Selbstverwaltung. Die Selbstverwaltung der Städte und Gemeinden genießt nicht ohne Grund Verfassungsrang, weil die kommunalen Gebietskörperschaften eine der wesentlichen Elemente jeder demokratischen Staatsform sind. Das Recht der Bürger auf Mitwirkung an den öffentlichen Angelegenheiten kann nach allgemeiner Auffassung am besten auf kommunaler Ebene ausgeübt werden, so dass hier die Grundlagen für eine demokratische Willensbildung gelegt werden.³⁸

Eine demokratische Mitwirkung an den öffentlichen Angelegenheiten setzt jedoch voraus, dass überhaupt Handlungsspielraum besteht und die auf kommunaler Ebene möglichen Entscheidungsspielräume nicht auf Grund finanzieller oder rechtlicher oder praktischer Zwänge annähernd auf Null reduziert sind. Das erfordert echte Zuständigkeiten auf kommunaler Ebene und die Möglichkeit, an staatlichen oder übergeordneten Planungen konstruktiv und gestaltend mitwirken zu können.

Die Gewährleistung der kommunalen Selbstverwaltung, der die im Abschnitt 2 dargelegten Einwendungen dienen sollen, stellt daher ebenfalls einen gewichtigen öffentlichen Belang dar, weil es um die demokratische Funktionsfähigkeit unseres Gemeinwesens geht.

³⁸ sinngemäß nach Europäische Charta der kommunalen Selbstverwaltung, Straßburg 1985

3.2 Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Katastrophenschutz

3.2.1 Gefahrguttransporte und Sicherheitsrisiko

Der Ausbau der Strecke erfolgt überwiegend wegen der Zunahme des Gütertransports. Dazu gehören in zunehmendem Umfang auch Gefahrgüter, die meist in Kesselwagen transportiert werden. Denn obwohl die Bahn ein im Verhältnis zum Straßenverkehr sichereres Transportmittel für diese Güter darstellt, so sind Unglücksfälle selbstverständlich nicht auszuschließen. Hinzu kommt der erhebliche Personenverkehr, zum Teil auch schneller Fernverkehr. Auch hier ist es in der Vergangenheit zu Unfällen gekommen, für die Vorsorge getroffen werden muss³⁹.

Mit der Zunahme des Verkehrs und weiterhin mit der beabsichtigten Blockverdichtung steigt die Streckenauslastung und damit auch das Unfallrisiko.

Die Kommunen sind grundsätzlich für den örtlichen Rettungsdienst zuständig. Ohne geeignete vorbeugende Maßnahmen und ohne Vorsorge für den Katastrophenfall sind sie jedoch mit dem auf der Strecke zu erwartenden Risikopotenzial überfordert.

Der Vorhabenträger nimmt diese Situation praktisch nicht zur Kenntnis. Der Aspekt der Streckensicherheit nimmt im Erläuterungsbericht gerade mal anderthalb Seiten ein. Verwiesen wird auf ein Sicherheitskonzept, das anlässlich der ICE-Strecke Köln-Frankfurt erstellt und abgestimmt worden sei. Unberücksichtigt bleibt, dass es sich dort um eine reine Personenverkehrs-Strecke mit vergleichsweise geringer Nutzungsdichte handelt, während die hiesige Ausbaustrecke später im Fünfminutentakt von Güterzügen mit hohem Gefahrenpotenzial befahren werden wird.

Diese Vorgehensweise genügt nicht den rechtlichen Anforderungen mit Bezug auf den Schutz der Grundrechte der Betroffenen und ist bereits vor dem Hintergrund der EU-rechtlichen Vorgaben nicht zulässig. Die EU-Kommission fordert, dass im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung durch Auswertung entsprechender Unterlagen die Datenbasis abzusichern ist, was Art, Menge und Häufigkeit der in Zukunft transportierten Gefahrstoffe anbelangt⁴⁰. Das Gleiche gilt bezüglich des Austritts von Gewässer gefährdenden Flüssigkeiten bei einem Unfall. In der UVS wird das Unfallrisiko lediglich angesprochen, aber nicht weiter betrachtet.

Keinesfalls können Absprachen zwischen Ministerien und der Bahn den anzuwendenden Stand der Technik definieren – schon gar nicht auf Grundlage der Erfahrungen bei einer Strecke mit

³⁹ siehe vor allem Abschnitt 2.5

⁴⁰ s. Umweltleitfaden des Eisenbahnbundesamtes, Teil III, Anhänge S. 17/18 v. Juni 2005

einem völlig anderen Betriebsprogramm. Die Behörden sind nicht befugt, das von den Anwohnern hinzunehmende Betriebsrisiko zu bestimmen. Das obliegt allein dem Gesetzgeber.

Die Vorgehensweise widerspricht schließlich auch den Forderungen des Eisenbahnbundesamtes auf der Grundlage der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie⁴¹. Insofern wurde sogar durch das Eisenbahnbundesamt eine genaue Methodik für die Risikoevaluierung vorgegeben⁴².

3.2.2 Sicherheitskonzept der Feuerwehren

Auf Grund der völlig unzureichenden Befassung des Vorhabenträgers mit der Sicherheit an der Strecke haben sich die Feuerwehren der Anliegerkommunen an der Ausbaustrecke auf ein gemeinsames Sicherheitskonzept verständigt, damit wegen der vergleichbaren Gefahrenlage entlang der ganzen Strecke mit einheitlichen Forderungen gegenüber dem Vorhabenträger operiert werden kann. Das Sicherheitskonzept stützt sich im Wesentlichen auf die Untersuchungen und Maßnahmen, die in den Niederlanden beim Bau der "Betuwe-Route" durchgeführt bzw. umgesetzt wurden. Diese Vorgehensweise ist sachgerecht, weil die Transporte mit dem höchsten Risikopotenzial auf der niederländischen Strecke zu annähernd 100% auch auf dem deutschen Streckenabschnitt verkehren werden. Hinzu kommt die zusätzliche Gefährdung von Personen, weil im deutschen Streckenabschnitt neben dem Güterverkehr auch in erheblichem Umfang Personenverkehr abgewickelt wird.

Die Stadt schließt sich dem Sicherheitskonzept der Feuerwehren (Anlage 1) vollinhaltlich an.

3.2.3 Überprüfung der Forderungen

Das Sicherheitskonzept enthält eine Reihe von Forderungen, die sich auf organisatorische Absprachen, Ausrüstung der örtlichen Feuerwehren und technische Hilfsmittel beziehen. Hierzu erübrigt sich eine örtliche Überprüfung.

So weit jedoch ein räumlicher Bezug gegeben ist bzw. ein Bezug zur örtlichen Infrastruktur, sollen die Forderungen und ihre Konsequenzen nachfolgend überprüft werden.

3.2.3.1 Abstand der Rettungstüren

Durch die in weiten Teilen des Planfeststellungsabschnitts vorgesehenen beidseitigen Lärmschutzwände sowie der Mittelwand

⁴¹ Bericht des Eisenbahnbundesamtes gemäß Art. 18 der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft – Berichtsjahr 2011, S. 28 – [CSM] Risikoevaluierung und -bewertung

⁴² http://www.eba.bund.de/cln_031/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/Infrastruktur/AllgemeineVorschriften/CSM_Risiko/Leitfaden_CSM_Risiko,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Leitfaden_CSM_Risiko.pdf

wird der Zugang für Rettungskräfte zum Gleis im Falle eines Unfalls auf der Strecke praktisch verhindert. Um dem zu begegnen werden in den Lärmschutzwänden sogenannte Rettungstüren vorgesehen.

Nach dem Sicherheitskonzept der Feuerwehren wird ein Abstand der Rettungstüren von höchstens 200 m gefordert. Die geplante Situation stellt sich wie folgt dar:

- In dem Planfeststellungsabschnitt 1.4 mit einer Gesamtlänge von 4,7 Kilometern gibt es 12 Rettungszugänge. Der durchschnittliche Abstand liegt daher bei knapp 400 m.
- Der weiteste Abstand beträgt 600 m.

Es wird angeregt, die Verteilung der Rettungszugänge zu verdichten. Zusätzliche Zugänge sind zum Beispiel möglich durch Befestigung des bahnbegleitenden Rad- und Wanderwegs südlich der Schwanenstraße, durch Nutzung der Zufahrt Alte Prinzenstraße, am Ende der Straße Alnwicker Ring (Zufahrt zur P+R-Anlage) sowie von der Straße Im Hörsken aus.

3.2.3.2 Bereitstellung von Löschwasser

Seitens der Feuerwehren ist eine Bereitstellung von Löschwasser entlang der Strecke in einer Kapazität von 6000 l/min (=360 cbm/h) gefordert worden. Dabei hat man sich an der für die Betuwe-Route in den Niederlanden vorgehaltenen Löschwassermenge orientiert, bei der die Wassermenge zu Grunde gelegt wurde, die notwendig ist zur Kühlung eines großen Kesselwagens.

Eine solche Kapazität bietet das örtliche Trinkwasserleitungsnetz nicht. Die Forderung kann daher nur erfüllt werden, wenn der Vorhabenträger entlang der Strecke eine entsprechende Wasserleitung verlegt und an geeigneten Stellen Wasser einspeist.

Die Stadt bzw. der zuständige Versorgungsträger ist teilweise in der Lage, in einem etwa 300 m breiten Korridor die für Gewerbegebiete vorgesehene Löschwassermenge von 192 cbm/h zur Verfügung zu stellen. Das gilt für den Bereich zwischen der Steinstraße und dem Hammweg sowie südlich der Schwanenstraße. In den anderen Bereichen liegt die Löschwasserkapazität bei 48 oder nur 24 cbm/h.

Sollte die Stadt verpflichtet werden, überall entlang der Strecke wenigstens 192 cbm/h als absolutes Mindestmaß zur Verfügung zu stellen, wären dafür erhebliche Investitionen erforderlich. Trinkwasserleitungen müssten ausgetauscht werden durch stärker dimensionierte Leitungen. Die Verminderung der Durchflussgeschwindigkeit im Normalbetrieb würde häufige Spülungen zur Vermeidung von Verkeimungen erforderlich machen. Neben den Investitionskosten entstehen so auch laufende Kosten. Der Aufwand summiert sich nach einer Kostenschätzung der örtlichen Wasserversorgung auf ca. 700 000 €. Hinzu kommt, dass

damit nur etwa die Hälfte der benötigten Löschwassermenge zur Verfügung gestellt werden könnte.

Demnach ist es voraussichtlich nicht sinnvoll, die benötigte Löschwassermenge aus dem Trinkwassernetz zur Verfügung zu stellen. Die wahrscheinlich wirtschaftlichere Lösung ist die Verlegung einer Löschwasserleitung entlang der Strecke. Dies kann besser und kostengünstiger durch den Vorhabenträger im Zuge der Baumaßnahmen erledigt werden. Auf Grund der geschilderten Haushaltssituation (Abschnitt 2.12) ist eine Finanzierung durch die Stadt nicht möglich.

Es stellt sich in diesem Zusammenhang auch die Frage, ob die Pflicht der Gemeinde zur Schaffung der Voraussetzungen für ein ordnungsgemäßes Rettungswesen beliebig ausgedehnt werden kann. Es spricht viel dafür, dass die Pflicht zur Sicherstellung einer angemessenen Löschwasserversorgung dort endet, wo durch das Vorhaben Risiken geschaffen oder verstärkt werden, die nicht mehr dem allgemeinen Brandschutz zuzurechnen sind. Mit dieser Auffassung deckt sich auch die Regelung des § 1 Absatz 2 Satz 2 FSHG, nach der beim Erfordernis eines außergewöhnlichen Löschwasserbedarfs wegen erhöhter Brandlast oder Brandgefährdung dem Verursacher die Versorgungspflicht überantwortet wird. Insbesondere nach ihrer Privatisierung trifft die Bahn auch die rechtliche Verantwortlichkeit für entsprechende Maßnahmen⁴³.

Die Erstellung eines entsprechenden Sicherheitskonzepts ist in der Planfeststellung wiederum verbindlich zu regeln.⁴⁴

Die Stadt fordert daher die Bereitstellung einer ausreichenden Löschwassermenge durch den Vorhabenträger.

3.3 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Bei der Errichtung der vorgesehenen Bauwerke, vor allem bei den Unterführungen ist voraussichtlich eine Grundwasserhaltung während der Bauzeit erforderlich. Jegliche Entnahmen von Grundwasser müssen im Einvernehmen mit der Stadt Voerde zur Erlangung einer wasserrechtlichen Erlaubnis bei der unteren Wasserbehörde des Kreises Wesel beantragt werden. Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass auch für die zeitweise Einleitung eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist, die nicht ohne Prüfung im Einzelfall in Aussicht gestellt werden kann. Eine Einleitungsmöglichkeit in das städtische Regenwasser-Kanalnetz oder in vorhandene oberirdische Gewässer beziehungsweise Gräben kann nicht vorausgesetzt werden.

⁴³ Steegmann, Recht des Feuerschutzes und des Rettungsdienstes in NRW, § 24 FSHG Rn. 14 f.

⁴⁴ siehe zur Beachtlichkeit der Vorgaben der jeweiligen Gemeinde für die Bahn: Steegmann, Recht des Feuerschutzes und des Rettungsdienstes in NRW, § 24 FSHG Rn. 15

3.4 Unrichtige Darstellung von Baugebieten

Es wird darauf hingewiesen, dass folgende Siedlungsgebiete in Bezug auf die anzusetzenden Grenzwerte nach der 16. BImSchVO fälschlicherweise dem Außenbereich zugeordnet worden sind:

- Bebauung des Südrands der Schwanenstraße zwischen der Dinslakener Straße und Hausnummer 22
- Bebauung entlang der Rönkenstraße zwischen den Hausnummern 84 und 110

Diese Gebiete sind als allgemeines Wohngebiet zu betrachten. Die schalltechnische Untersuchung ist diesbezüglich gegebenenfalls zu korrigieren.

4. Verzeichnis der Anlagen

- (1) Sicherheitskonzept der Feuerwehren im Arbeitskreis Streckensicherheit BETUWE
- (2) Städtebauliche Einbindung der Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecke in Voerde (Beschluss des Stadtrats vom 22.11.2012)
- (3) Stellungnahme zur Anlage 13 / Planfeststellungsabschnitt 1.4 der ABS 46/2; Ingenieurbüro Treiber-Lärmschutz, Dresden-Berlin, November 2012
- (4) Chronologie zur Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Schwanenstraße 1996 bis 2012 einschließlich zugehöriger Ratsvorlagen und -beschlüsse
- (5) Leitungspläne und vermuteter Leitungsverlauf im Bereich des Pumpwerks Bahnhofstraße
- (6) Stellungnahme der Schulleitung der Otto-Willmann-Schule v. 18.9.2012 zur Belästigung durch Lärm und Erschütterungen
- (7) Auszüge aus dem Haushaltssicherungskonzept der Stadt Voerde (Niederrhein) für den Zeitraum 2012 bis 2021