

Stellungnahme der Stadt Dinslaken zum Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für die ABS 46/2 Grenze D / NL - Emmerich - Oberhausen betreffend den dreigleisigen Ausbau und die Bahnübergangsbeseitigungen auf der Strecke 2270 im Planfeststellungsabschnitt 1.3 Dinslaken

1. Einleitung.....	3
2. Kommunale Planungshoheit	4
2.1 Bebauungspläne, Flächennutzungsplan, Gebiete gem. § 34 BauGB.....	6
2.2 Stadtentwicklung	10
2.2.1 Reaktivierung der Strecke Oberhausen – Spellen – Wesel	12
2.2.2 Entwicklung einer regionalen Radverkehrsstrasse	13
3. Stadtgestaltung.....	13
3.1 Städtebauliche Einbindung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen.....	14
3.1.1 Brückenbauwerke.....	15
3.1.2 Bahnübergänge.....	15
3.1.3 Bahnhof.....	16
3.2 Gestaltung der Lärmschutzanlagen	17
4. Stellungnahme der Stadt Dinslaken als Grundstückseigentümerin	19
Lärmschutz	29
5. Eingriffe in die kommunale Finanzhoheit	41
6. Umweltbelange	43
6.1 Luftreinhalteplanung	43
6.2 Maßnahmen zur Kompensation.....	43
7. Öffentliche Sicherheit, Ordnung und Katastrophenschutz	44
7.1 Sicherheitskonzept	44
7.2 Allgemein.....	47
7.3 Rettungswege	49
7.4 Gefahrguttransporte	52
8. Entwässerung und Abwasserbeseitigung	53
8.1 Entwässerung.....	53
8.2 Abwasserbeseitigungsanlagen	54
9. Bauwerke und Bauabwicklung	55
9.1 Allgemein.....	55
9.2 Baustelleinrichtungsflächen / Baustraßen	58
10. SPNV / ÖPNV	61
11. Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit	62
12. Aufhebung der plangleichen Bahnübergänge	63

12.1 Bahnübergang Jägerstraße/ Sterkrader Straße	63
12.2 Bahnübergang Holtener Straße	65
13. Datengrundlage der Prognoseberechnungen für Schall und Erschütterung	67
13.1 Verkehrsprognose 2025	67
13.2 Betriebsprogramm	68
13.3 Zuggeschwindigkeit	69
13.4 Zuglängen	69
14. Aussagen zum Schallschutz	70
14.1 Das besonders überwachte Gleis (BüG)	70
14.2 Schienenbonus	70
14.3 Kosten-/Nutzenauswirkung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen	72
14.4 Ausbildung eines durchgängigen aktiven Schallschutzes beiderseits der Strecke	75
14.5 Passiver Schallschutz	76
14.6 Vorgezogener Schallschutz	77
14.7 Lärmschutz während der Bauzeit	77
14.8 Schotteroberbau	78
14.9 Stoßlücken	78
14.10 Verlagerung der Weichen	78
14.11 Verlagerung des Verziehungsbereiches des 3. Gleises	78
15. Erschütterungen	79
16. Fehlerhafte Darstellungen und Unstimmigkeiten	82
17. Anlagen	83

1. Einleitung

Die Übereinkunft von Warnemünde aus dem Jahre 1992, in der die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich der Niederlande die geplante Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur zwischen beiden Staaten erklärten, stellt die entscheidende Grundlage für das Vorhaben des dreigleisigen Ausbaus der Strecke 2270 Grenze D / NL – Emmerich – Oberhausen dar.

Seitdem hat sich die Stadt Dinslaken zu dem Thema sowohl im Rahmen der einzelnen Verfahrensschritte, als auch in der im Jahre 2001 eingerichteten Arbeitsgruppe „Betuwe“ der Anliegergemeinden zwischen Oberhausen und Emmerich artikuliert und positioniert. Auch in verschiedenen Resolutionen wurden die städtischen Interessen in Bezug auf die Anforderungen an den Ausbau der Strecke eingebracht.

Die Stadt Dinslaken hat sich über den Verlauf der letzten 20 Jahre immer dazu bekannt, dass es verkehrspolitisch und aus Umweltgründen sinnvoll ist, Güterverkehre und insbesondere auch Gefahrgüter gegenüber der Straße bevorzugt auf der Schiene und auf dem Wasserweg zu transportieren.

Diese Einstellung war immer mit besonderen Anforderungen an den Ausbau der Strecke verbunden, um die Abwicklung dieser Verkehre quer durch das größtenteils dicht besiedelte Stadtgebiet von Dinslaken für die Bevölkerung der Stadt Dinslaken verträglich machen zu können. Die Stadt Dinslaken hat sich seit dieser Zeit wiederholt unter anderem dahingehend artikuliert, dass ein Ausbau der bestehenden Strecke um ein weiteres Gleis und die insgesamt deutliche Zunahme der Zugfrequenz in jedem Fall unter der Maßgabe der Realisierung eines ausreichenden und stadtverträglichen Schallschutzes zu erfolgen hat.

Die nachfolgende Einwendung ist von dem zentralen Grundsatz getragen, dass die Stadt den grundlegenden Ausbau der vorhandenen Strecke um ein weiteres Gleis und die Schließung der Bahnübergänge nicht grundsätzlich ablehnt. Sie fordert jedoch ein, dass die anstehenden Maßnahmen, die einen sehr wesentlichen Eingriff zum Einen in das Stadtbild und das Stadtgefüge und somit in die kommunale Planungs- und Finanzhoheit darstellen, in einer der Bedeutung des Vorhabens angemessenen verträglichen Art und Weise zu erfolgen hat.

Die Stadt Dinslaken hält es auf der Grundlage der nachfolgend aufgeführten Argumente für zwingend geboten, die Planunterlagen zu überarbeiten, da sie in einzelnen Teilbereichen dem Anspruch einer zukunftsorientierten Planung nicht gerecht werden.

Aus der Tatsache, dass das Stadtgebiet im Sinne des Allgemeinwohls durch die bedeutendste europäische Verkehrsachse für den Schienengüterverkehr in Relation zwischen Rotterdam und Genua (Aussage DB-AG) zerschnitten wird, lässt sich schlussfolgern, dass zur Vermeidung der negativen Auswirkungen für das Stadtbild und die Wohnbevölkerung von Dinslaken ein höheres Maß an Vorkehrungen hinsichtlich des aktiven Schallschutzes, des Erschütterungsschutzes und

der städtebaulichen Verträglichkeit der Bauwerke getroffen werden muss als bei einer herkömmlichen Schienentrasse.

2. Kommunale Planungshoheit

Das Planungsrecht und die Planungsziele der Stadt Dinslaken innerhalb ihres Stadtgebietes sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erfassen, zu prüfen, Konflikte sind aufzuzeigen und es ist darzustellen und zu begründen, welche Lösungen unter Abwägung aller Belange gewählt wurden. Die Stadt Dinslaken ist Beteiligte des Verfahrens und nimmt ihr Recht wahr, Anregungen vorzubringen, um die Belange ihrer Planungshoheit zu vertreten und zu einer verträglichen Realisierung der DB-Planung beizutragen.

Vollständigkeit der Planfeststellungsunterlagen

Auffällig sind die nicht vollständigen, nicht aktuellen und z. T. widersprüchlichen Planfeststellungsunterlagen im Hinblick auf die Bestandserfassung und Bewertung.

In der UVS werden die rechtskräftigen und im Verfahren befindlichen Bebauungspläne mit Stand Feb. 2012 aufgelistet. Die Plananlagen zur Umweltprüfung zeigen eine überholte und z. T. falsche, ca. 3 Jahre alte Bestandsaufnahme. Die Schalluntersuchungen basieren auf einer mindestens 10 Jahre alten Bestandsaufnahme bezüglich Gebäudebestand und Planungsrecht.

Unstimmigkeiten können hier nur beispielhaft aufgezeigt werden.

In den Grundlagen der Umweltprüfung GUP, Teil B, einschließlich der Kartenanlagen (z. B. Bestandserfassung Schutzgut Mensch, Karte 10) werden die Darstellungen und Festsetzungen des Regionalplans, des Flächennutzungsplans, der Bebauungspläne und die tatsächlichen Nutzungen erfasst und ausgewertet. Hier ist z. B. die Regionalplanänderung nordwestlich des Bahnhofs von GIB in ASB nicht berücksichtigt. Während in der UVP die Wohngebiete überwiegend richtig erfasst und als schutzwürdig erkannt sind, nimmt die Schalluntersuchung hierauf keinen Bezug. Die Kartengrundlage zum Gebäudebestand ist in beiden Fällen mindestens 10 Jahre alt.

Im Zusammenhang bebaute Bereiche sind bezüglich ihrer Gebietsausweisung planungsrechtlich bestimmt (§34 BauGB) und genießen den Schutzanspruch des entsprechenden Gebietes (vgl. Kommentar zum BImSchG, Jarras, Rn 32-33a). Ausweislich des Lageplans zum Schallschutz wurden für diese Bereiche aber fälschlicher Weise die Gebietsdarstellungen des Flächennutzungsplans übernommen und häufig die Schutzwerte für Mischgebiete angesetzt, obwohl es sich überwiegend um Wohngebiete handelt, die allerdings im FNP von 1980 als Kern-, Misch- oder Außenbereichsflächen dargestellt sind. Neubauten und Bebauungspläne der letzten Jahre wurden nicht berücksichtigt.

Es ist offensichtlich, dass die Zahl der Gebäude und Wohngebiete, die durch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht geschützt werden können, größer als angegeben ist. Dies alles hat zur

Folge, dass zahlreiche Betroffenheiten nicht erkannt, erfasst und bewertet wurden. Mögliche Konflikte mit der Planungshoheit der Stadt werden nicht untersucht und erörtert.

Die Kosten-Nutzen-Betrachtung der Bahn ist nicht nachvollziehbar. Im Rahmen der Kosten – Nutzen – Betrachtung müsste zunächst auf Basis einer belastbaren Datenerfassung der angestrebte Nutzen hinsichtlich qualitativer Zielvorgaben bestimmt werden.

Die in den Unterlagen enthaltenen Auflistungen zu Kulturgütern im Stadtgebiet Dinslaken sind nicht aktuell und vollständig. Nachfolgend die relevanten Objekte bis zu einer Entfernung von 500m, die eine besondere Schutzwürdigkeit aufweisen und deshalb in der Planung berücksichtigt werden müssen.

Eingetragene Objekte - Denkmalliste der Stadt Dinslaken -			
Straße	Hs.- Nr.	Nutzung	Entfernung zur Bahnlinie
Holtener Straße	6	Wohn- und Geschäftshaus	ca. 350 m
Sterkrader Str.		Windmühle	ca. 370 m
Sterkrader Str.	259	Wohn- und Geschäftshaus	ca. 500 m
Sterkrader Str.	259	Handwerkerhaus	ca. 500 m
Gerhard- Malina- Str.		Gasometer	ca. 30 m
Friedrich- Ebert- Str.		Postgebäude	ca. 300 m
Schillerstr.	76	Amtsgericht	ca. 450 m
Luisenstr.		Volkspark	ca. 500 m
Luisenstr./ Wrangelstr.		Kastanienallee	ca. 500 m
Parkstr./ Schillerstr.		Stadtspark	ca. 500 m
Jägerstr./ Brinkstr.		Landwehr	ca. 500 m

Denkmalwürdige Objekte - Eintragung steht noch aus -			
Straße	Hs.- Nr.	Nutzung	Entfernung zur Bahnlinie
Am Neutor	1	Gasthaus	ca. 300 m
Bahnhofsplatz		Kiosk	ca. 50 m
Bismarckstr.	46/ 46 a	Turnhalle/ Schwimmbad	ca. 400 m
Friedrich- Ebert Str.	25	Wohnhaus	ca. 220 m
Friedrich- Ebert Str.	27	Wohn- u. Geschäftshaus	ca. 230 m
Goethestr.	90	Schule	ca. 500 m
Hügelstr.	19/ 21	Schule	ca. 150 m
Riemenschneiderstr.		Kath. Kirche	ca. 500 m
Sterkrader Str.	14	Ehem. Verwaltungsgebäude	ca. 60 m
Sterkrader Str.	81	Wohnhaus Woutershof	ca. 170 m
Tackenstr.	51 - 53a	Schule	ca. 300 m
Weseler Str.	90	Wohnhaus	ca. 300 m

Die Stadt Dinslaken fordert eine Überarbeitung und Aktualisierung der Planfeststellungsunterlagen und eine Auseinandersetzung des Antragstellers mit den u.a. in der UVS erkannten planerischen Konflikten (z. B. Beeinträchtigung des Planungsrechtes und des Landschaftsbildes), damit die Stadt die Möglichkeit hat, ihre Belange im Rahmen einer erneuten Beteiligung zu prüfen.

Die Stadt fordert, die Grundlagen und Eingangsdaten in den Unterlagen zu aktualisieren und zu korrigieren und auf dieser Grundlage sachgerechte Aussagen u.a. zu der tatsächlichen Anzahl der Betroffenen zu treffen.

Die Stadt fordert, dass alle städtebaulichen Belange in die Betrachtung des Nutzens eingestellt werden und auf dieser Grundlage eine abwägende Beurteilung der Kostenseite erfolgt.

Die Stadt kann anhand der z. T. widersprüchlichen, fehlenden oder falschen Informationen und Untersuchungen keine abschließende Prüfung und Stellungnahme vornehmen.

2.1 Bebauungspläne, Flächennutzungsplan, Gebiete gem. § 34 BauGB

Da die Planfeststellungsunterlagen wie dargestellt widersprüchlich und nicht aktuell sind, kann die Betroffenheit von Planungsrecht nicht abschließend geprüft werden. Zum Beispiel wurden in der Schalluntersuchung Spiel- und Erholungsflächen nicht hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit von 50dB(A) untersucht. Aus der überschlägigen Prüfung ergeben sich Hinweise, Anregungen und Forderungen.

Ausbauabschnitt 9,96 - 12,2

An Sterkrader Straße, Tackenstraße und Holtener Straße werden mehrere Wohngebäude dem Außenbereich zugeordnet, obwohl sie im Wohngebiet nach § 34 BauGB liegen und entsprechend bei der Schallbetrachtung zu berücksichtigen sind. Die FNP-Darstellung ist hier weder parzellenscharf noch relevant.

Die Gebäude an der Fliehbürg dienen der Unterbringung von Flüchtlingen und Aussiedlern. Sie sind mit ihrer Wohnnutzung bei der Schalluntersuchung zu berücksichtigen.

Die Spielplätze an der Küpperstraße und am Talgraben/Halfsmannkath werden nicht als Erholungs- und Freiraum berücksichtigt. Eine Aussage zum aktiven Schallschutz fehlt.

Der im FNP südlich der Bahn zwischen Tacken- und Brinkstraße geplante Spielplatz wird in der Schalluntersuchung nicht betrachtet.

Im FNP sind der S-Bahnhaltepunkt Holtener Straße und ein zugehöriger Parkplatz dargestellt. Da sowohl der VRR als auch die Bahn die Einrichtung eines S-Bahnhaltepunktes aufgegeben haben, hält auch die Stadt an dieser Planung nicht fest. Sie macht jedoch vorsorglich Aufwendungen geltend, die sich aus der Planänderung ergeben.

Ausbauabschnitt 12,2 – 14,632

Der im Bebauungsplan Nr. 42, 3. Änderung an der Kregelstraße festgesetzte Spielplatz wird in der Schalluntersuchung nicht betrachtet.

Das Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 307 dient dem Ziel, die Lohbergtrasse als Teil des regionalen Radwegnetzes Metropole Ruhr zu entwickeln. Der Radweg dient auch der Anbindung des Standortes Zeche Lohberg mit dem überörtlich bedeutenden Kreativ Quartier an das weitere regionale Radnetz (Emscher Weg, Rundkurs Ruhrgebiet) und ist deswegen bereits in das entsprechende Konzept des Regionalverbandes Ruhr aufgenommen worden. Die Querung des DB-Gleiskörpers ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht gelöst.

Die Stadt fordert eine funktionsfähige Planung, die eine Realisierung des Bebauungsplanziels gewährleistet.

Der Bebauungsplan Nr. 302 (Bismackstraße, Wilhelm-Lantermann-Straße, Blücherstraße) mit den inzwischen realisierten Seniorenwohnungen im WA wurde in der Schalluntersuchung nicht berücksichtigt.

Der im Verfahren befindliche Bebauungsplan Nr. 257, 1. Änderung (Karl-Heinz-Klingen-Straße, Zechenbahn, Rotbach) setzt bei KM 12,8 ein zwingend erforderliches städtisches Regenrückhaltebecken fest. Die DB war im Verfahren der Trägerbeteiligung und der Offenlage beteiligt. Die DB hatte 2007 ausgeführt, dass sie der Planung noch nicht zustimmen könne, da die Ausbauplanungen der Strecke 2270 (ABS 46/2) noch nicht vorlägen und das Flurstück 41, Flur 27, Gemarkung Dinslaken eventuell als Ausgleichsfläche benötigt werde. Der Planung einer Ausgleichsfläche kann die Stadt nicht zustimmen und regt eine Umplanung an, mit dem Ziel den Ausgleich an anderer Stelle zu realisieren.

Im Bebauungsplan Nr. 4 ist die Westseite der Juliusstraße als WA festgesetzt, wurde jedoch in der Schalluntersuchung als MI eingestuft.

Das Gleiche gilt für die neue und alte Bebauung an der Saarstrasse zwischen Am Rutenwall und Wiesenstraße.

Die Park- und Erholungsfläche an der Karl-Heinz-Klingen-Straße wird in der Schalluntersuchung nicht mit dem angemessenen Schutzbedarf von max. 50db(A) berücksichtigt.

Der Bereich der Bebauung zwischen Wielandstraße und Wilhelm-Lantermann-Straße und beidseitig der Wielandstraße ist nach § 34 BauGB als WA einzustufen, wird jedoch in der Schallun-

tersuchung als MI betrachtet. Der FNP aus dem Jahr 1980 ist für die Beurteilung nicht relevant, es gelten die örtlichen Gegebenheiten. Die Stadt verfolgt auch zukünftig nicht die Absicht hier planungsrechtlich ein MK zu entwickeln. Mit dem Innenstadtentwicklungskonzept und dem Konzept zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept hat die Stadt ihre Kerninnenstadt bzw. ihren zentralen Versorgungsbereich festgelegt.

Der Bereich zwischen Friedrich- und Karlstraße ist wie die Bebauung an der Wielandstraße mit der entsprechenden Begründung als WA zu beurteilen.

Die städtischen Spielplätze an der Wielandstraße und am Stallmannsbusch werden nicht als Erholungs- und Freiraum berücksichtigt. Eine Aussage zum aktiven Schallschutz fehlt.

Im Bebauungsplan Nr. 151 sind im Bereich des Fuß- und Radweges an der Karl-Heinz-Klingenstraße vor dem Brückenbauwerk der Bahn 5 große Einzelbäume zur Erhaltung aus städtebaulichen Gründen festgesetzt. Darüber hinaus unterliegen die Bäume der Baumschutzsatzung. Einer Fällung der Bäume wird nicht zugestimmt, die Fläche kann nicht in Anspruch genommen werden.

Ausbauabschnitt 14,632 – 16,394

Für den Bebauungsplan Nr. 308 (Amalienstraße, Willy-Brandt-Straße, DB-Strecke Wesel-Dinslaken) fand im März 2012 die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange statt. Ziel der Planung ist es, den Bereich als eingeschränktes Gewerbegebiet zu entwickeln, da nach Aufgabe des Industriebetriebes eine weitere industrielle Nutzung wegen der Nähe zur Wohnbebauung nicht möglich ist. Im Regionalplan erfolgte eine entsprechende Änderung des Bereichs von GIB in ASB. Die Bebauung an der Amalienstraße soll durchgängig als WA festgesetzt werden. Die Wohnbebauung an der Amalienstraße liegt außerdem überwiegend im Bereich des noch rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 22. In der Schalluntersuchung werden weder die Planung noch neue Wohngebäude berücksichtigt, dabei ist auch die Situation nach Abgang der schallschützenden alten Industriehallen zu prüfen. Hinzuweisen ist darauf, dass die geplanten BE-Flächen nicht zur Verfügung stehen. Sie sind bereits privat bebaut, bzw. plant die Stadt auf ihrem Grundstück an der B8 2013 den Ausbau eines Regenrückhalte Beckens. Die Planung wurde mit der Bahn im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange besprochen.

Der Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 68 (Hagenstraße, Bundesstraße 8) wird durch den Bebauungsplan Nr. 308 überplant.

Im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 185 (östl. Amalienstraße, westl. Bundesbahnstrecke) ist in den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen bei KM 15,1 ein Regenrückhaltebecken (RRB) geplant. Die Lage des Beckens machte eine private Erschließung der angren-

zenden Industrieflächen unmöglich, so dass der Bebauungsplan nicht realisiert werden kann. Alternativen für die Lage des RRB sind seitens der Bahn zu prüfen. Sollte eine Anpassung der Bauleitplanung notwendig werden, wären die Kosten von der Bahn zu tragen.

Der Bebauungsplan Nr. 127 (Dianastraße, beiderseits der Bundesbahnstrecke) setzt einen P+R-Parkplatz für den geplanten S-Bahnhaltepunkt fest. Da sowohl der VRR als auch die Bahn die Einrichtung eines S-Bahnhaltepunktes aufgegeben haben, hält auch die Stadt an dieser Planung nicht fest. Die Parkplatzfestsetzung für das Flurstück 1587, Flur 16, Gemarkung Dinslaken kann entfallen. Die Fläche ist in den Planfeststellungsunterlagen z. T. als BE-Fläche vorgesehen mit anschließender Waldaufstockung. Die Stadt regt an, dass die Bahn diese städtische Fläche übernimmt, da sie planerisch und tatsächlich keiner baulichen Nutzung zugeführt werden kann. Der S-Bahnhaltepunkt und der Parkplatz sind ebenfalls im FNP dargestellt. Da die Bauleitplanung anzupassen ist, macht die Stadt vorsorglich die Aufwendungen für die Planänderungen geltend.

Die Planfeststellungsunterlagen sehen die dauerhafte Inanspruchnahme und den Erwerb der Böschungflächen im Bereich des Brückenbauwerks an der Dianastraße, Flurstück 1681, vor. Es handelt sich um Flächen, die als öffentliches Verkehrsgrün festgesetzt sind und zur öffentlichen Verkehrsfläche der Dianastraße gehören. Einer dauerhaften Inanspruchnahme entgegen der Bebauungsplanfestsetzung wird nicht zugestimmt.

Die Spielplätze Ursulastraße und Dorisweg werden nicht als Erholungs- und Freiraum berücksichtigt. Eine Aussage zum aktiven Schallschutz fehlt.

Im Bebauungsplan Nr. 167 einschl. Änderungen (Luisenstraße, Gerhard-Malinastraße, Tennerhof) ist die Kita Luisenstraße 163 als Gemeinbedarfsfläche festgesetzt, wird jedoch in der Schalluntersuchung als MI betrachtet.

Der festgesetzte städtische Spielplatz im Bebauungsplan Nr. 31c1 inkl. Änderungen (Bertastraße, Bundesbahnstrecke, Ernastraße, Hedwigstraße) an der Almuthstraße wird nicht als Erholungs- und Freiraum berücksichtigt. Eine Aussage zum aktiven Schallschutz fehlt.

Im Bebauungsplan Nr. 22 liegt die Amalienwiese als Park-, Erholungs- und Spielanlage, die in der Schalluntersuchung nicht berücksichtigt wird.

Der Spielplatz im Bebauungsplan Nr. 31.c2 am Petraweg wird in der Schalluntersuchung nicht berücksichtigt.

Im Bebauungsplan Nr. 53 inkl. Änderungen (Augustastraße, Katharinenstraße) ist die Bebauung südlich der Luisenstraße als WA festgesetzt, wird jedoch fälschlicherweise schalltechnisch als Mi beurteilt.

Im FNP ist der Spielplatz an der Nibelungenstraße dargestellt, der jedoch in der Schalluntersuchung nicht berücksichtigt wird.

Die Stadt fordert, dass ihre Bauleitplanung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als abwägungsrelevant geprüft, thematisiert und berücksichtigt wird, die Bahn soweit möglich Anpassungen und Umplanungen vornimmt und Planungskosten gemäß §§ 37-38 BauGB, die der Stadt entstehen, ersetzt werden.

2.2 Stadtentwicklung

Dinslaken ist ein attraktiver Wohnstandort im Umfeld der Ballungsräume des Ruhrgebiets und der Rheinschiene. Ziel der Stadtentwicklung ist es, die Wohnqualität und die Attraktivität der Stadt für die Zukunft zu sichern und zu stärken.

Die Stadt hat städtebauliche Entwicklungskonzepte für Lohberg und die Innenstadt aufgestellt, um den Strukturwandel nach der Zechenschließung und dem Kaufhaussterben unter Berücksichtigung des demografischen Wandels und der Konkurrenzsituation im Umland zu bewältigen. Die Städtebauprojekte werden nicht nur mit Mitteln der Stadt umgesetzt, sondern auch in erheblichem Umfang mit Städtebauförderungsmitteln. Diese Investitionen dürfen nicht durch große, die Lebensqualität, das Stadtbild und das Image prägende Infrastrukturmaßnahmen relativiert werden. Öffentliche und private Allgemeinkosten der Stadtentwicklung werden in den Planfeststellungsunterlagen weder diskutiert noch qualifiziert oder quantifiziert. Die Stadt regt an, dass vor diesem Hintergrund Lösungen gefunden werden, die im Sinne der Zielsetzungen des Landes, des Bundes und der EU sowohl einer nachhaltigen Stadtentwicklung dienen als auch dem Ausbau der Schiene, um einen produktiven und zukunftsweisenden Einsatz von Steuergeldern zu gewährleisten.

Wer in Dinslaken wohnt, erwartet Ruhe nicht nur innerhalb der Wohnung sondern insbesondere auch im Garten oder auf dem Balkon, wo die Freizeit verbracht wird. Die Bürger vertrauen auf die Planungssicherheit, die ihnen die Stadt mit der Ausweisung von Wohngebieten gibt. Als „Stadt im Grünen“ hat in Dinslaken auch das ländlich gelegene Wohnen im planungsrechtlichen Außenbereich eine besondere Bedeutung. Die Wohnruhe ist ein hohes Gut, dessen Schutz sich aus Gründen der Vor- und Fürsorge primär an dem technisch Machbaren orientieren muss und nicht an Grenzwerten am Rande der Zumutbarkeit und an Kostengesichtspunkten. Im Hinblick auf eine mögliche, nicht abzuschätzende Zunahme der Immissionsbelastung durch Blockverdichtung und zukünftige Kapazitätserweiterungen wird eine Optimierung der Schallschutzmaßnahmen gefordert und die Berücksichtigung der geplanten Aufhebung des Schienenbonus, da der Betuwe-Ausbau eine die Siedlungslandschaft langfristig prägende Infrastrukturmaßnahme ist.

Die Stadt fordert, dass eine fundierte Erfassung der Betroffenheiten erfolgt und Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen geprüft werden. Es besteht Anspruch auf aktiven Schallschutz.

Die Stadt ist bestrebt, das Wohnen in der Stadt zu sichern und zu fördern. Dies betrifft unter dem Motto „zurück in die Stadt“ insbesondere die stark verdichteten Bereiche der Innenstadt und Hiesfelds, die wegen ihrer guten Infrastruktur zunehmend an Attraktivität gewinnen. Diese Bereiche sind jedoch besonders von Auswirkungen des DB-Vorhabens betroffen, die die Stadt mit eigener Bauleit- und Gestaltungsplanung weder mindern noch kompensieren kann.

Die Schallschutzmaßnahmen sind mit städtebaulich dominierenden Bauwerken verbunden, die sich durch die Innenstadt, die Wohngebiete und den Freiraum ziehen. Die Stadt sieht erhebliche negative und nachhaltige Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild, die Wohnqualität, das Wohnumfeld und das Image der Stadt. Eine städtebaulich verträgliche Planung würde die weichen Standortfaktoren unterstützen, die für die Attraktivität der Stadt als Wirtschafts- und Kulturstandort wichtig sind.

Es wird bezweifelt, dass allein die geplanten Aluminiumwände und passiver Schallschutz der Problematik gerecht werden. Vielmehr sind situationsbezogene Lösungen zu finden, die den vielfältigen Belangen sowohl des Immissionsschutzes als auch des Städtebaus in Abstimmung mit der Stadt gerecht werden.

Als Bereiche mit hohen Anforderungen an die Gestaltung und das städtebauliche Einfügen seien genannt die Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Brückenbauwerke, der entfallenden Bahnübergänge (Holtener Straße und Jägerstraße), des Bahnhofs und des Freiraums im südöstlichen Stadtgebiet. Einer detaillierten Planung bedürfen auch jene Bereiche, die Auswirkungen auf das unmittelbare Wohnumfeld, die öffentlichen Grünanlagen, Spielplätze oder privaten Gärten haben. Die Stadt hat zu diesem Thema einen Leitfaden mit Forderungen und Anregungen beschlossen auf den verwiesen wird.

Die Wichtigkeit einer architektonisch und technisch anspruchsvollen Ausführung des Schallschutzes zeigt sich z. B. am Bahnhofplatz, der als Knotenpunkt des ÖPNV mit öffentlichen Mitteln zu einem Eingangstor zur Innenstadt mit Aufenthaltsqualität umgebaut werden soll. Eine transparente Schallschutzanlage ist hier erforderlich, die den Blickkontakt zum Bahnsteig ermöglicht, dunkle Angsträume vermeidet und einen attraktiven nördlichen Platzrand gestaltet. Eine ungestaltete ca. 8 m hohe Wand (Bahndamm + Schallschutz) würde den Platz erdrückend dominieren und seiner städtebaulichen Bedeutung nicht gerecht werden.

Dieses Beispiel zeigt, dass über das Planfeststellungsverfahren hinaus vor der konkreten Ausführungsplanung Lösungen gefunden werden müssen, die den Eingriff in die städtebauliche Funktion und in das Stadt- und Landschaftsbild mindern. In der UVS Teil D werden die Unterbrechung von Sichtbeziehungen, das Einfügen und die optischen Barrieren durch Schallschutzwän-

de als verbleibende erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ermittelt. Eine Prüfung von Kompensations- oder Minderungsmaßnahmen fehlt.

Für Baumaßnahmen, die mit Mitteln des Landes, des Bundes oder der EU gefördert werden, ist i.d.R. ein Wettbewerbsverfahren durchzuführen. Die Stadt selbst hat entsprechende Auflagen als Fördervoraussetzung zu beachten. Die Größe, die überregionale und lokale Bedeutung und die vielschichtigen Auswirkung des Betuwe-Ausbaus einschließlich der Schallschutzbauwerke machen es nach Auffassung der Stadt zwingend erforderlich in einem Wettbewerbsverfahren die besten Lösungen zu suchen. Grundlage des Wettbewerbs müssen die technischen Anforderungen der Bahn, die Schutzansprüche der betroffenen Bevölkerung und die Anforderungen an die städtebauliche Verträglichkeit sein. Dabei sind nicht nur der direkte Bahnbereich zu betrachten, sondern der städtebaulich betroffene Bereich. Z. B. werden sich Orts- und Landschaftsbild und Wegebeziehungen besonders im Umfeld der aufgehobenen Bahnübergänge grundlegend ändern. Es ist nicht nur das technische Problem der Querung des Gleiskörpers zu planen, sondern auch die Kompensation des Eingriffs in die städtebauliche Funktion und Gestaltung des Bereichs. Es besteht die Gefahr, dass wichtige Bereiche des Stadtgebietes der Planungshoheit der Stadt faktisch entzogen werden, wenn Tatsachen geschaffen werden, die Stadt weder rechtlich noch planerisch beeinflussen kann. Insbesondere seit „Stuttgart 21“ ist die öffentliche Hand aufgefordert, Planverfahren transparent, unter Darlegung aller Aspekte in öffentlicher Diskussion durchzuführen.

Die Stadt Dinslaken fordert in den Planfeststellungsbeschluss die Auflage aufzunehmen, dass ein Wettbewerbsverfahren für die Gestaltung, technische Ausführung und städtebauliche Einbindung der Schallschutzmaßnahmen durchzuführen ist. Die Stadt und die Bürger sind an dem Verfahren zu beteiligen, um eine einvernehmliche Lösung im Sinne der öffentlichen Belange und Interessen zu finden.

2.2.1 Reaktivierung der Strecke Oberhausen – Spellen – Wesel

Im Erläuterungsbericht wird dargelegt, dass eine Wiederherstellung der nördlichen Anbindung an die Strecke 2270 und somit eine Nutzung der „Spellener Bahn“ für einen Teil des Güterverkehrs der Betuwe-Strecke im Abschnitt Wesel / Oberhausen denkbar sei. Die Strecke der Spellener Bahn wäre allerdings derzeit weder bautechnisch noch vom Betriebskonzept in der Lage, den gesamten zusätzlichen Verkehr der Strecke 2270 aufzunehmen und somit einen Ausbau der Strecke 2270 auf den entsprechenden Abschnitten entbehrlich zu machen. In so fern kann die Reaktivierung der Strecke Spellen / Wesel nur als zusätzliche Maßnahme gesehen werden aber keinesfalls den dreigleisigen Ausbau ersetzen. Es sei vorgesehen, im Zuge eines gesonderten Projektes zu prüfen, ob eine Reaktivierung der Strecke 2271 als Ergänzung zum dreigleisigen Ausbau der Strecke 2270 sinnvoll ist. Dies erfolgt allerdings unabhängig vom hier behandelten Vorhaben.

Hier stellt sich die Frage, wofür es aus Sicht des Vorhabenträgers als notwendig erachtet wird, eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Strecke Oberhausen – Spellen – Wesel durchzuführen, wenn davon auszugehen ist, dass die Prognosewerte für den Horizont 2025 als ausreichend dimensioniert anzusehen sind. Dies wird von hier aus als Indiz angesehen, dass man von Seiten des Vorhabenträgers durchaus davon ausgeht, dass die ermittelten Prognosewerte überschritten werden. Dies unterstützt die unter den Punkten „Prognosezeitraum“ und „Betriebsprogramm“ getätigten Forderungen.

Die Stadt Dinslaken lehnt schon jetzt die Bereitstellung einer zweiten verdichteten Güterverkehrsachse im westlichen Stadtgebiet grundsätzlich ab, da das hieraus entstehende Lärmband einen weiteren massiven Eingriff in die Planungshoheit der Stadt darstellt.

2.2.2 Entwicklung einer regionalen Radverkehrstrasse

Bei km 12,35 wird die Strecke 2270 von der ehemaligen Zechenbahn Lohberg gekreuzt. Diese ist in Dammlage als Eisenbahnüberführung über die Strecke 2270 ausgeführt. Sie wird nicht mehr für den Bahnverkehr genutzt und die Gleise sind größtenteils entfernt. Für die Stadt Dinslaken stellt diese Trasse ein wichtiges Entwicklungspotenzial dar, da es als städtebauliches Ziel gewünscht ist, diese Verbindung als regionalen Radweg auszubauen. Aus diesem Grund ist ein Bebauungsplan zur Sicherung der Verbindung aufgestellt worden.

Die Trasse der ehemaligen Zechenbahn ist in enger Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Ruhr (RVR) in das Streckennetz des zwischenzeitlich beschlossenen Regionalen Radwegenetzes des RVR als Zubringer unter dem Begriff Lohbergtrasse eingegangen. Ziel ist es dabei eine qualitätsvolle Verbindung zwischen den im Süden Dinslakens verlaufenden Radverkehrstrassen (Emscher Weg, HOAG-Trasse) über Lohberg bis zum Römer-Lippe-Radweg herzustellen. Diese ist möglichst kreuzungsfrei zu realisieren.

Der Inhalt der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen steht dem insofern entgegen, da durch die Verlegung der Landwehrstraße nach Südwesten der Bahndamm der Zechenbahn eingeschnitten wird und die bestehende planfreie Querung somit unterbrochen wird.

Die Stadt Dinslaken fordert im Sinne der Aufrechterhaltung einer zusammenhängenden Trasse für den Radverkehr die Erarbeitung einer Lösung, um den qualitätsvollen Anschluss zwischen den beiden Abschnitten der Zechenbahn zu gewährleisten.

3. Stadtgestaltung

Im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung gemäß Art. 28 GG besitzt die Kommune die Planungshoheit. Diese beinhaltet neben dem konkreten Planungsrecht auch den wichtigen Belang der Stadtgestaltung. Durch den Eingriff wird ihr Recht, die Stadt nach eigenen städteplanerischen Vorstellungen zu entwickeln und weiter zu gestalten, beeinträchtigt. Hierdurch wird das Selbstgestaltungsrecht als Ausfluss der Planungshoheit verletzt.

3.1 Städtebauliche Einbindung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen

Der dreigleisige Ausbau der Strecke in Dinslaken stellt eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung dar, so dass mit dem Ausbau die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen zum weitestgehenden Schutz der dort wohnenden Bevölkerung einhergeht.

Bis auf einen Teilabschnitt von rd. 2,3 km in Hiesfeld auf der bahnlinken Seite (Südwesten) in einem Abschnitt zwischen Bahn Kilometer 10,700 und 13,020, ist entlang der Strecke ein beidseitiger Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand vorgesehen. Dieser soll aus Gründen der Hochabsorption je nach Örtlichkeit als eine zwischen drei und fünf Meter hohe über Schienenoberkante definierte Aluminiumwand ausgeführt werden.

Die Schienentrasse wird in weiten Teilen in Dammlage in einer Höhe von bis zu fünf Metern durch Dinslaken geführt. Aus dieser Situation heraus stellt die Schallschutzwand einen dominierenden Fremdkörper im Stadt- und Landschaftsbild dar. Darüber hinaus laufen diese Bauwerke zusätzlich Gefahr, durch Bemalung im Stadtgebiet Landmarken darzustellen, die stadtgestalterischen Ansprüchen in keinster Weise entsprechen. Wie unzählige Beispiele aus anderen Städten belegen, besteht hier die latente Gefahr, dass diese Flächen in hohem Maße durch Graffiti verunstaltet werden und das Gebiet einen „trading-down“ - Effekt erleidet.

Trotz der überwiegenden Führung in Dammlage wird die Trasse heute von einigen Stellen wegen der parallel im Dammbereich ausgebildeten dichten Gehölzstruktur als nicht stark störendes stadtgestalterisches Element wahrgenommen. Dies ändert sich grundlegend, wenn auf den Damm ab Schienenoberkante eine bis zu 5 m hohe Lärmschutzwand aufgesetzt wird. Gerade in der flach ausgerichteten niederrheinischen Landschaftsprägung gibt es keine Elemente, die geeignet wären, dieses Bauwerk in die vorhandene Topografie zu integrieren.

Um so wichtiger ist der Ansatz, die negativen städtebaulichen Auswirkungen, die sich aus der Dammlage und der daraus resultierenden Massivität ergeben, durch gestalterische Elemente in Bezug auf den punktuellen Anspruch in der konkreten Örtlichkeit zu begegnen. Vom Verständnis her muss die Schallschutzwand in Verbindung mit der Dammlage als Landschaftsbauwerk verstanden werden und diese von daher, so weit als möglich, mit diesen Mitteln in den gesamtstädtischen Kontext des Siedlungsraumes integriert werden.

Bezogen auf die gesamte Stadtfläche bleibt festzustellen, dass einem kompakt bebauten Stadtgebiet in den Randbereichen große Freiflächen im Westen zum Rhein und im Osten in Richtung Bottrop gegenüberstehen, die einen hohen Freizeit- und Erholungswert haben. Dinslaken zieht gerade aus diesem Bestandteil der zentralen Lage zum Ruhrgebiet der hochwertigen Bebauung, der Infrastruktur und dem siedlungsnahen Landschaftsbild ihren Standortvorteil gegenüber anderen Städten.

Ein erklärtes Ziel der Stadtplanung in Dinslaken ist es daher, diesen stadtgestalterischen Spannungsbogen auch in Zukunft zu erhalten. Durch die einseitige Herangehensweise, die Lärmvorgewerte im Bereich des aktiven Schallschutzes ausschließlich durch die Einbringung von A-

luminiumwänden zu erzielen, führt nach Auffassung der Stadt Dinslaken in vielen Teilbereichen zu einer Verschlechterung des Ortbildes und somit der Wohn- und Lebensqualität.

Die Stadt Dinslaken sieht sich durch die vorgeschlagene Materialwahl der Schallschutzwand in ihrem Recht auf die Gestaltung und Entwicklung ihres Stadtgebietes nach ihren eigenen Vorstellungen massiv beeinträchtigt. Sie fordert die Herausarbeitung stadtverträglicher Konzepte im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes unter Berücksichtigung aller dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen und der unterschiedlichen Materialien.

Auf der Grundlage einer als zwingend angesehenen städtebaulich und architektonisch ausgerichteten Herangehensweise an die Lösung der Anforderungen an den aktiven Schallschutz hat die Stadt Dinslaken ein Leitbild zur städtebaulichen Einbindung des aktiven Schallschutzes entlang der Ausbaustrecke ABS 46 /2 in seiner Sitzung am 03.12.2012 vom zuständigen Fachausschuss beschließen lassen. Dieser Beschluss erfolgte mit der Maßgabe, das Leitbild im Rahmen der Stellungnahme der Stadt Dinslaken im Planfeststellungsverfahren zu beachten. Das Leitbild ist als Anlage 01 beigefügt.

3.1.1 Brückenbauwerke

In dem Leitbild wird zunächst einmal die städtebauliche Situation analysiert, um aus dieser Analyse heraus Bereiche herauszuarbeiten und zu beschreiben, die hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Stadtbild und der gestalterischen Anforderungen zur städtebaulichen Integration des technischen Bauwerkes im Besonderen herauszustellen sind. Hierzu zählen im Wesentlichen die vorhandenen Brückenbauwerke entlang der Trasse, die zukünftig aufgelassenen Bahnübergänge Jägerstraße und Holtener Straße sowie der Bahnhof Dinslaken. Entlang der Bahnstrecke gibt es heute sechs Brückenbauwerke (B 8 – Brinkstraße, Landwehrstraße / Kregelstraße, Karl-Heinz-Klingen-Straße, Hünxer Straße, B 8 – Weseler Straße, Dianastraße), die wichtige Verbindungsglieder als städtebauliche Bezüge in Interaktion innerhalb und zwischen den Stadtteilen darstellen. Sie gewährleisten den sozialen und städtebaulichen Zusammenhalt.

Die Stadt Dinslaken fordert für die zuvor genannten Brückenbauwerke eine gestalterische Überarbeitung mit der Zielsetzung, diese Bereiche mit einem höchst möglichen Maß an transparenten Lärmschutzelementen auszustatten

3.1.2 Bahnübergänge

In Dinslaken gibt es derzeit noch zwei niveaugleiche Bahnübergänge an der Jägerstraße und an der Holtener Straße. Für diese ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Auffassung für den Kfz-Verkehr bei gleichzeitigem Bau einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer geplant. Beide Bahnübergänge ermöglichen heute eine nahezu ungehinderte Verbindung und somit die Grundlage einer breit aufgestellten Interaktion zwischen den bahnlinken und bahnrechten Bereichen.

Die Eisenbahnüberführung ermöglicht zwar weiterhin eine Verbindung zwischen beiden Seiten für Fußgänger und Radfahrer, jedoch wird die zukünftig nicht mehr vorhandene Sichtbeziehung zu der jeweils anderen Bahnseite als großes Handikap angesehen. Wenn die gewohnte Sichtachse auf die andere Seite eines über Jahrzehnte hinaus bestehenden Bahnüberganges durch einen nicht transparenten Schallschutz unterbrochen wird, wird dies nachvollziehbarer Weise als „Mauer“ empfunden.

Neben der angemessenen städtebaulichen Ausgestaltung des Schallschutzes geht es auch um die Einbindung der direkten baulichen Umgebung des ehemaligen Bahnübergangs.

Die Stadt Dinslaken fordert, die Ausgestaltung des Schallschutzes und die jeweils abgetrennten Bereiche aufgrund ihrer Bedeutung im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens als gestalterische Gesamtheit zu betrachten und zu entwickeln.

3.1.3 Bahnhof

Der Bahnhofsbereich stellt einen weiteren besonderen Punkt entlang der Trasse dar. Er stellt das Tor zur Stadt dar und hat für Dinslaken aufgrund der hohen Pendlerbeziehungen in den Ballungsraum Ruhr und die Rheinschiene eine sehr bedeutende Funktion. Er ist täglich für 10.400 Bahnreisende Start-, Umsteige- und Endstation und somit städtebaulicher Verknüpfungspunkt mit der Stadt Dinslaken, zumal sich auf dem Bahnhofsvorplatz der städtische Busbahnhof und die Endstelle der Straßenbahn befindet. Heute ist aufgrund der Einsichtigkeit der Bereiche zwischen Bahnhofsvorplatz und Bahnsteig 1 eine soziale Kontrolle gegeben, die insbesondere bei einem so öffentlichen Ort, wie dem Bahnhof von besonderer Wichtigkeit ist, um keinen Angstraum entstehen zu lassen.

Durch die Anlage einer Schallschutzwand aus Aluminium mit einer Höhe von 4 Metern wird diese Sichtbeziehung vollständig unterbrochen. Die vorgesehenen Schallschutzwände bewirken ein nicht unerhebliches Sicherheitsrisiko im Hinblick auf mögliche Übergriffe aufgrund der fehlenden sozialen Kontrolle. Neben der objektiven Gefährdung ergeben sich hierdurch auch klassische Angsträume für die wartenden Fahrgäste. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Deutsche Bahn AG als Dienstleister der Bahnkunden für seine Bahnkunden durch nicht transparente Schallschutzwände die Sicherheitssituation verschlechtert. Um zumindest die Blickbeziehung aufrecht zu erhalten und dem gesteigerten Sicherheitsbedürfnis des Bahnsteiges im Sinne seiner Kunden Rechnung zu tragen, sollte die Lärmschutzwand mit einem möglichst hohen Anteil an transparenten Elementen versehen werden. Zu einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot gehören auch nutzergerechte und ansprechende Zugangs- und Aufenthaltseinrichtungen. Von daher dürfen gerade in diesen Bereichen die Aspekte sozialer und stadtgestalterischer Belange nicht den Standards an lärmtechnischen Anforderungen untergeordnet werden.

Nach Auffassung der Stadt Dinslaken lässt die seitens des Vorhabenträgers vorgesehene Planung im Bereich des Bahnhofes diesen Aspekt deutlich vermissen.

Die Stadt Dinslaken fordert eine differenzierte Auseinandersetzung mit dem Thema Schallschutz unter der Prämisse der Erstellung eines den vielschichtigen Funktionen des Bahnhofes angemessenen Konzeptes.

3.2 Gestaltung der Lärmschutzanlagen

Aus städtebaulicher Sicht hält es die Stadt Dinslaken für nicht ausreichend, den Schallschutz ausschließlich durch die Ausführung von Aluminiumwänden in aktiver Weise vorzusehen. Von daher werden im städtebaulichen Leitbild im Rahmes eines Baukastenprinzips verschiedene Variationen bezüglich der Materialien und der Ausgestaltung aufgeführt, die eine bessere Einbindung in das Stadt- und Landschaftsbild für das Bauwerk ergeben. Hinsichtlich der Materialauswahl sind hier auch Maßnahmen aus Beton, Holz, Glas oder Gabionen anzusprechen. Es wird auch eine Auseinandersetzung mit dem Instrument Lärmschutzwall vermisst.

Im Rahmen des Konjunkturpaketes II wurden insgesamt 13 Technologien in verschiedenen Maßnahmen versuchsweise baulich umgesetzt. Hierbei ging es vorrangig um Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionen bereits an oder in unmittelbarer Nähe der Quelle der Schallerzeugung. Sie stellen in der Regel Lösungen dar, die sich zum einen besser in die urbane Umgebung einfügen lassen und in bezug auf die Wirkung und Wirtschaftlichkeit zumindest perspektivisch effizienter sind als der herkömmliche Bau von Schallschutzwänden und schalldämmenden Bauteilen an Wohnhäusern. Diese Instrumente können helfen, dem Anspruch gerecht zu werden, den Grenzwert im Rahmen der Lärmvorsorge auch an den Stellen einzuhalten, wo aus städtebaulichen Gründen die Einrichtung hoher Schallschutzwände nicht die erste Wahl sein sollte.

Es wird von der Stadt Dinslaken grundsätzlich begrüßt, dass gemäß der Darstellung im Landschaftspflegerischen Begleitplan in weiten Teilen eine Begrünung der Schallschutzwand dargestellt wird. Es ist aus den Unterlagen heraus aber nicht ersichtlich, warum diese Begrünung nicht über die gesamte Strecke im Dinslakener Stadtgebiet vorgenommen wird.

Diesbezüglich wird eine durchgehende Begrünung sämtlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen zur Wahrung des städtebaulich bedeutenden Ortsbildes gefordert. Dies beinhaltet sowohl die Berankung des Bauwerkes direkt, unabhängig von der Materialgestaltung bis auf die Bereiche, die transparent ausgeführt werden können. Darüber hinaus sind, wo immer es möglich ist, die bestehenden Pflanzstreifen zu erhalten bzw. die durch eventuelle Baumaßnahmen in Mitleidenschaft gezogenen Pflanzstreifen wieder herzustellen.

Die Begrünung entfaltet an bestimmten Streckenstandorten eine hohe Wirkung hinsichtlich der städtebaulichen Gestaltung. Aufgrund der Erfahrungen an der bestehenden Strecke wird der Art und Weise der Begrünung eine große Bedeutung beigemessen. In der Wahrnehmung vor Ort macht es einen wesentlichen Unterschied, ob z. B. ein Pflanzstreifen das Bauwerk zeitnah oder erst in 10 Jahren verdeckt.

Die Stadt Dinslaken fordert sowohl bei der Auswahl der Ranken als auch bei der Festlegung der Gehölze in den Pflanzstreifen ein Mitspracherecht unter der Maßgabe, dass die inhaltliche Diskussion nicht primär unter dem Diktat der Wirtschaftlichkeit steht.

Es wird unterstellt, dass eine regelmäßige Pflege des Grüns von Seiten des Vorhabenträgers erfolgt.

Grundsätzlich hält es die Stadt Dinslaken für einen wesentlichen Mangel bei den Planunterlagen, dass der Belang Beeinträchtigung / Zerstörung des Stadt- und Ortsbildes im Erläuterungsbericht zur Schalluntersuchung wie auch in der UVS zwar erkannt wird, konkrete Vorschläge zur Minderung oder zur Kompensation dieser Eingriffe im Stadtgebiet jedoch nicht getroffen werden.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass eine vollständige Abwägung des Belanges Stadt- und Ortsbild durchgeführt wird.

Die Stadt Dinslaken geht davon aus, dass bei einer sachgerechten Auseinandersetzung mit den Belangen des Stadtbildes und den notwendigen baulichen Maßnahmen zum Schallschutz, verträgliche Lösungen mit stadtgestalterischem Anspruch gefunden werden können, ohne dass hierbei zwingend unverhältnismäßige Mehrkosten für diese Maßnahmen verursacht werden.

Aussagen hierzu werden in dem von der Stadt Dinslaken beauftragten Ingenieurbüro Treiber Lärmschutz gemacht. (siehe Anlage 03). Hier wird die Kostenentwicklung in Bezug auf die Materialien Aluminium und Beton vergleichend auch unter Berücksichtigung der Parameter Abschreibung und Unterhaltung thematisiert. Das Büro kommt in seiner Betrachtung zu dem Ergebnis, dass die Kostenwerte für die Aluminiumwand entgegen der Aussage in den Planunterlagen höher als die einer Betonwand liegen, wohin gegen in den Planunterlagen die Betonwand mit einem Faktor von 1,5 gegenüber den Kosten für die Aluminiumwand angesetzt wurde.

Die Stadt Dinslaken empfindet es als Eingriff in die kommunale Planungshoheit hinsichtlich der Tatsache, dass es sich bei dem Thema „Gestaltung und Darstellung“ des Ortsbildes um einen geschützten Belang handelt. Sie sieht es in diesem Kontext als fehlerhaft an, allein aus fiskalischen Gründen ohne Berücksichtigung gestalterischer Argumente und somit ohne die Prüfung von Alternativen ausschließlich eine Aluminiumwand zu Grunde zu legen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass sich die Stadt Dinslaken auf der Grundlage der Herangehensweise der schalltechnischen Untersuchung in ihrem Selbstverwaltungsrecht verletzt sieht.

Dies begründet sich im Wesentlichen darauf, dass der Vorhabenträger bei seiner Planung in keinsten Weise geprüft hat, mit welchen Alternativen hinsichtlich des Lärmschutzes eine geringere Beeinträchtigung geschützter kommunaler Rechte insbesondere unter der Maßgabe des Erhaltes der Wohnqualität und der Stadtgestalt für die Dinslakener Bevölkerung möglich gewesen

wäre. Aufgrund der unterlassenen Alternativprüfung sieht die Stadt Dinslaken den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verletzt.

4. Stellungnahme der Stadt Dinslaken als Grundstückseigentümerin

Im Rahmen des Offenlageverfahrens hat die Stadt Dinslaken bereits als Grundstückseigentümerin (Frist 18.12.2012) eine Stellungnahme abgegeben. Diese ist der Vollständigkeit halber Bestandteil der Gesamtstellungnahme:

„Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Einsicht in die Unterlagen erhebe ich fristgerecht Einwendungen als Grundstückseigentümerin. Die Einwendungen richten sich gegen die nachfolgend aufgeführten Punkte.

Rettungswegekonzept

Zum Rettungswegekonzept wird eine ausführliche Stellungnahme der Feuerwehr im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erstellt, die sich unter anderem mit den Abständen der Rettungszugänge sowie der Erstellung, Baustandards und der Unterhaltung der Rettungswege beschäftigt. Von daher soll in dieser Stellungnahme der Stadt Dinslaken als beteiligte Grundstückseigentümerin nur nachrichtlich auf die vorliegenden Probleme hingewiesen werden.

Exemplarisch wird hier der Rettungsweg von der Weseler Straße / B8 über die Christinenstraße zur Bahntrasse genannt. Die Christinenstraße endet in einem Wendehammer und ist verkehrstechnisch von der Weseler Straße abgebunden. Eine Öffnung ist mit erheblichen Kosten, z. B. für eine Lichtsignalanlage, verbunden und bedarf der Zustimmung von Strassen.NRW als Baulastträger der B 8.

Ebenso befinden sich Rettungswege, einschließlich evtl. Treppenanlagen, in vielen Teilen auf Grundstücken von Privateigentümern. Nach Abschluss der Baumaßnahmen sollen diese Rettungswege in die Unterhaltungsverpflichtung der Stadt Dinslaken übergehen. Hier bestehen erhebliche haftungsrechtliche Bedenken. Weiterhin können die Unterhaltungslasten von der Stadt Dinslaken nicht dauerhaft aufgebracht werden. Diese Unterhaltungsregelungen sind daher abzulehnen.

Sofern Rettungswege, einschließlich evtl. Treppenanlagen, auf Grundstücken der Stadt Dinslaken anzulegen sind, kann eine Übernahme der Unterhaltungsverpflichtungen ebenfalls nur gegen Kostenersatz erfolgen.

Baustraßenkonzept

Entsprechend dem Rettungswegekonzept wird eine Stellungnahme im Rahmen der Trägerbeteiligung erfolgen. An dieser Stelle wird allerdings darauf hingewiesen, dass im Bereich der nördlichen Grenze des PFA 1.3 die auf dem städtischen Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 2 Flurstück 845 vorgesehene Baustraße entsprechend dem Grunderwerbsplan keinen Anschluss an die auf Voerder Stadtgebiet vorgesehene Baustraße hat, obwohl das Baustraßenkonzept dies vorsieht. Hier ist eine Klärung erforderlich. Für die Anbindung der Christinenstraße gelten die Ausführungen zum Rettungswegekonzept sinngemäß. Im übrigen bestehen erhebliche Bedenken, die Baustelle mit Schwerlastverkehr durch die Wohngebiete anzudienen. Vielmehr ist weitestgehend sicherzustellen, dass die Andienung von der Schienenseite her erfolgt.

Zur Vermeidung unnötiger Staubentwicklung wird gefordert, alle Baustraßen mit einer bituminösen Deckschicht zu versehen.

Bauwerksverzeichnis

Lfd. Nr. 52: Entsprechend dem Grunderwerbsplan wird der BÜ Jägerstraße zurück gebaut und durch einen Fußgängertunnel ersetzt. Hinsichtlich der Eignung des Bauwerks für den Radverkehr wird die Stadt Dinslaken eine Stellungnahme als TÖB abgeben. Unabhängig davon hat die Stadt Dinslaken Interesse, die in diesem Bereich im Eigentum der DB AG befindlichen Teile der Sterkrader Straße östlich und westlich der Bahntrasse ins städtische Eigentum zu übernehmen. Hierzu beantrage ich, das Eigentum an diesen Grundstücksflächen im Zusammenhang mit den anstehenden Grundstücksregelungen im laufenden Verfahren neu zu ordnen.

Lfd. Nr. 54: Entsprechend dem Grunderwerbsplan wird der BÜ Holtener Straße zurück gebaut und durch einen Fußgängertunnel ersetzt. Hinsichtlich der Eignung des Bauwerks für den Radverkehr wird die Stadt Dinslaken eine Stellungnahme als TÖB abgeben.

Unabhängig davon hat die Stadt Dinslaken Interesse, die in diesem Bereich im Eigentum der DB AG befindlichen Teile der Holtener Straße östlich der Bahntrasse ins städtische Eigentum zu übernehmen. Hierzu beantrage ich, das Eigentum an diesen Grundstücksflächen im Zusammenhang mit den anstehenden Grundstücksregelungen im laufenden Verfahren neu zu ordnen. Westlich der Bahntrasse befindet sich die Holtener Straße im Eigentum des Kreises Wesel, da hier eine Klassifizierung als Kreisstraße vorliegt. Insofern sind hier möglicherweise auch Gespräche mit dem Kreis Wesel notwendig.

- Lfd. Nr. 61: Im Zuge der Erneuerung der Brücken an der Weseler Straße sind die vorhandenen Kanäle (je ein Schmutz- und Regenwasserkanal) der Stadt Dinslaken in ihrem Bestand zu sichern und zu schützen. Die Zugänglichkeit zu Schächten muss gewährleistet werden.
- Lfd. Nr. 152: Siehe auch Bemerkungen zu lfd. Nr. 52.
- Lfd. Nr. 153: Siehe auch Bemerkungen zu lfd. Nr. 54.
- Lfd. Nr. 255: Zwischen der geplanten Versickerungsanlage, der Zufahrt zu dieser Anlage – siehe Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 402 und der von Strassen.NRW projektierten L 4n befindet sich eine Restfläche, die im Eigentum der Stadt Dinslaken verbleiben soll. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt wird.
- Lfd. Nr. 301 – 320: Auf die oben stehenden Ausführungen zum Rettungswegekonzept wird Bezug genommen.
- Lfd. Nr. 401: Alle Kosten der Verlegung der Landwehrstraße, einschließlich Grunderwerb sowie Herstellung der Ersatztrasse gehen zu Lasten des Vorhabenträgers der Maßnahme. Die Durchgängigkeit der Landwehrstraße ist während der Bauphase soweit wie möglich zu gewährleisten. Eine Notwendigkeit zur dinglichen Sicherung von Ausgleichsmaßnahmen auf den Randstreifen der neuen Trasse ist nicht erkennbar und wird seitens der Stadt Dinslaken abgelehnt.
- Lfd. Nr. 402: Siehe Anmerkungen zu lfd. Nr. 255.
- Lfd. Nr. 403: Siehe Anmerkungen zu lfd. Nr. 54.
- Lfd. Nr. 605: Es handelt sich um einen städtischen Regenwasserkanal DN 600 entlang der Brinkstraße / B8 auf privaten Grundstücken Dritter. Aufgrund der Verlegung eines neuen Gleises werden weitere private Flächen in Anspruch genommen. Auf diesen Flächen befindet sich ein Bauwerk der Entwässerung der o. g. Leitung, das zukünftig im unmittelbaren Gleisbereich liegen würde. Zum Betrieb der Leitung ist eine Verlagerung dieses Bauwerkes zwingend erforderlich. Die notwendigen Kosten sind vom Vorhabenträger zu tragen. Für diese Leitung ist eine grundbuchliche Sicherung, soweit ein Übergang an die DB erfolgt, einzutragen.
- Lfd. Nr. 620q: Es handelt sich um einen Regenwasserkanal DN 1200 an der Bertastraße / Angelikastraße. Aufgrund der Verlegung eines neuen Gleises werden Flächen, die sich

im Eigentum der Stadt Dinslaken befinden, in Anspruch genommen. Auf diesen Flächen befinden sich Bauwerke der Entwässerung der o. g. Leitung, die zukünftig im unmittelbaren Gleisbereich liegen würden. Zum Betrieb der Leitung ist eine Verlagerung dieser Bauwerke zwingend erforderlich. Die notwendigen Kosten sind vom Vorhabenträger zu tragen. Für diese Leitungen ist eine grundbuchliche Sicherung, soweit ein Übergang an die DB erfolgt, einzutragen.

Lfd. Nr. 620t: Es handelt sich um zwei Schmutzwasserdruckrohrleitungen DN 125 vom Pumpwerk an der Angelikastraße. Aufgrund der Verlegung eines neuen Gleises werden Flächen, die sich im Eigentum der Stadt Dinslaken befinden, in Anspruch genommen. Auf diesen Flächen befinden sich Bauwerke der Entwässerung der o. g. Leitungen, die zukünftig im unmittelbaren Gleisbereich liegen würden. Zum Betrieb der Leitungen ist eine Verlagerung dieser Bauwerke zwingend erforderlich. Die notwendigen Kosten sind vom Vorhabenträger zu tragen. Für die Leitungen ist eine grundbuchliche Sicherung, soweit ein Übergang an die DB erfolgt, einzutragen.

Lfd. Nr. 804: Die BE-Fläche befindet sich nach dem Lageplan auf einem Grundstück der DB AG, während nach dem Grunderwerbsplan auch eine Teilfläche aus dem städtischen Grundstück Gemarkung Hiesfeld Flur 25 Flurstück 80 in Anspruch genommen werden soll. Nach Abschluss der Baumaßnahme soll entsprechend dem LPB die Maßnahme **A2** auf dieser Fläche realisiert werden. Eine dauerhafte Inanspruchnahme der städtischen Teilfläche / Erwerb würde bei einem späteren Ausbau der Sterkrader Straße die Anlegung eines Gehweges oder Parkstreifens auf dieser Straßenseite verhindern. Insoweit wird einer vorübergehenden Inanspruchnahme des Flurstücks 80 als BE-Fläche zugestimmt, nicht jedoch einem Erwerb als Ausgleichsfläche.

Lfd. Nr. 805: Siehe Anmerkungen zu lfd. Nr. 255.

Lfd. Nr. 812: Die BE-Fläche überlagert die Gewässerfläche. Die Funktion des Gewässers ist während der gesamten Bauphase in jedem Fall aufrecht zu erhalten. Nach Abschluss der Baumaßnahme soll entsprechend dem LPB auf einer Teilfläche des städtischen Grundstücks Gemarkung Hiesfeld Flur 40 Flurstück 721 die Ausgleichsmaßnahme **A9** realisiert werden. Hiergegen werden Bedenken erhoben. Die Teilfläche muss dauerhaft als Gewässerunterhaltungstreifen im Eigentum der Stadt Dinslaken verbleiben.

Lfd. Nr. 814: Siehe Anmerkungen zu lfd. Nr. 401.

Lfd. Nr. 815: Siehe Anmerkungen zu lfd. Nr. 401.

- Lfd. Nr. 816: In der für die BE-Fläche vorgesehenen Fläche befinden sich Regenwasserkanäle und Schächte der Stadt Dinslaken, die während der Bauzeit zu schützen sind. Nach Abschluss der Baumaßnahme soll entsprechend dem LBP auf der Teilfläche die Ausgleichsmaßnahme **A19** realisiert werden. Hiergegen bestehen aus Sicht der Kanalunterhaltung und der Gefahr der Durchwurzelung der Kanäle erhebliche Bedenken. Daher wird diese Maßnahme abgelehnt.
- Lfd. Nr. 817: Die Baustraße befindet sich auf der Trasse der Landwehrstraße. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist die Straße auf Kosten des Vorhabenträgers wieder herzustellen.
- Lfd. Nr. 818: Die BE-Fläche befindet sich auf einer Teilfläche der Landwehrstraße, die sich zum jetzigen Zeitpunkt noch in privatem Eigentum befindet. Die Stadt Dinslaken steht in Gesprächen mit diesem Eigentümer, um die Straßenfläche zu erwerben. Hinzu kommt, dass der Eigentümer des Grundstücks Landwehrstraße 2 auf die Zufahrt über die Landwehrstraße angewiesen ist. Insoweit ist bei der Baumaßnahme darauf zu achten, dass die Zufahrt zu dem vorgenannten Grundstück fortwährend erhalten bleibt.
- Lfd. Nr. 819: Die im Zusammenhang mit der BE-Fläche im Grunderwerbsplan ausgewiesene und zum Erwerb von der DB AG vorgesehene Fläche geht deutlich über das Maß der Böschungsfäche hinaus. Insoweit kann einem Verkauf nur für die tatsächlich als Böschung vorgesehenen Teilflächen zugestimmt werden, da ein weitergehender Verkauf den ausgebauten Straßenkörper reduzieren würde und Gehwegflächen entfallen. Dem kann aus Gründen der Fußgängersicherheit nicht zugestimmt werden. Der Böschungsfuß sollte im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen soweit zurück genommen werden, dass der Fußgängerverkehr nicht beeinträchtigt wird. Hiervon sind die städtischen Grundstücke Gemarkung Dinslaken Flur 27 Flurstücke 297 und 451 betroffen.

Von dieser Bauwerksnummer sind zusätzlich die städt. Grundstücke Gemarkung Dinslaken Flur 27 Flurstücke 64 und 452 betroffen. Ein Verkauf aus diesen Grundstücken über die als Böschung vorgesehenen Flächen hinaus kann ebenfalls nicht erfolgen, da die Restflächen dieser Grundstücke von der Stadt Dinslaken für eigene Zwecke benötigt werden. Aus den Lageplänen, dem Grunderwerbsplan oder dem LPB ist ebenfalls nicht ersichtlich, dass über die Böschung hinaus gehende Fläche für Zwecke der DB AG benötigt werden.

Gleiches trifft für das Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 27 Flurstück 62 zu. Es handelt sich hier um den Rotbach. Hier soll eine Teilfläche erworben werden und entsprechend der Maßnahme G 21 des LBP nach vorübergehender Inanspruchnahme wieder begrünt und naturnah gestaltet werden. Gegen diese landschaftspflegerische Maßnahme werden keine Bedenken erhoben. Gleichwohl kann ein Verkauf dieses Gewässerbestandteils nicht erfolgen.

Bestandteil des Rotbachs ist auch das bahneigene Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 27 Flurstück 63. Soweit dies nicht zur Anlegung von Böschungen entlang der Bahnhauptstrecke in Anspruch genommen wird, hat die Stadt Dinslaken Interesse, diese Teilfläche als Bestandteil des Rotbachs in ihr Eigentum zu übernehmen.

- Lfd. Nr. 822: Es handelt sich um ein Straßenbegleitgrün auf dem sich fünf große Bäume befinden, die das Stadtbild prägen und der Baumschutzsatzung unterliegen. Die vorgenannten Bäume sind im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 151 festgesetzt. Außerdem liegt in der Fläche ein Schmutzwasserkanal. Die für die BE vorgesehene Fläche nimmt den Fußgänger- und Radverkehr an dieser örtlichen Hauptverkehrsstraße in Richtung des Ortsteils Hiesfeld auf. Einem Verkauf oder auch nur eine vorübergehende Inanspruchnahme kann die Stadt Dinslaken aufgrund des notwendigen Baumschutzes und der Sicherheit des Verkehrs nicht zustimmen.
- Lfd. Nr. 823: Die für die BE vorgesehene Fläche nimmt den Fußgänger- und Radverkehr an dieser örtlichen Hauptverkehrsstraße in Richtung der Innenstadt auf. Einer auch nur vorübergehenden Inanspruchnahme kann die Stadt Dinslaken aufgrund der Sicherheit des Verkehrs nicht zustimmen.
- Lfd. Nr. 824: In der Fläche liegt ein Schmutzwasserkanal. Die für die BE vorgesehene Fläche nimmt den Fußgänger- und Radverkehr an dieser örtlichen Hauptverkehrsstraße in Richtung des Ortsteils Hiesfeld auf. Einer auch nur eine vorübergehenden Inanspruchnahme kann die Stadt Dinslaken aufgrund der Sicherheit des Verkehrs nicht zustimmen.
- Lfd. Nr. 825: In der Fläche liegt ein Regenwasserkanal. Die für die BE vorgesehene Fläche nimmt den Fußgänger- und Radverkehr an dieser örtlichen Hauptverkehrsstraße in Richtung der Innenstadt auf. Einer auch nur vorübergehenden Inanspruchnahme kann die Stadt Dinslaken aufgrund der Sicherheit des Verkehrs nicht zustimmen.

- Lfd. Nr. 827: Die BE-Fläche beeinträchtigt den Fußgänger- und Radverkehr im Einmündungsbereich der Hünxer Straße / Karlstraße. Für die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer ist Sorge zu tragen. Das im Grunderwerbsplan bezeichnete Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 29 Flurstück 199 wurde in der Zwischenzeit geteilt und fortgeführt in die Grundstücke Gemarkung Dinslaken Flur 29 Flurstücke 218 und 219. Flurstück 219 wurde an die Stadtwerke Dinslaken GmbH verkauft, die dort eine Gasregelstation errichtet haben, so dass dieses Grundstück nicht zur Verfügung stehen dürfte.
- Lfd. Nr. 830: Die geplante Baustellenzufahrt endet auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs – Grundstücke Gemarkung Dinslaken Flur 27 Flurstücke 87 und 92. Über das sich weiter anschließende städtische Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 27 Flurstück 77 – private Verkehrsfläche – ergibt sich eine Anbindung an die öffentliche Verkehrsfläche der Gerhard-Malina-Straße. Eine Störung der Nutzungen auf den Flurstücken 87 und 92 durch den Baustellenbetrieb der DB AG muss ausgeschlossen werden. Die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungsverpflichtung der gesamten Baustellenzufahrt einschließlich der Kosten der Wiederherstellung nach Abschluss der Baumaßnahme gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.
- Lfd. Nr. 832: Die geplante Baustellenzufahrt dient der Erschließung der Grundstücke Weseler Straße 12 – 18. Die Zufahrt zu diesen Gebäuden ist zu jeder Zeit zu ermöglichen. In dem Grundstück befinden sich je ein Schmutz- und ein Regenwasserkanal der Stadt Dinslaken, die während der gesamten Bauzeit auf Kosten des Vorhabenträgers in ihrem Bestand zu schützen sind. Die Zufahrt zu den Kanälen zum Zwecke der Unterhaltung ist für die Stadt Dinslaken jederzeit zu gewährleisten.
- Lfd. Nr. 836: Die BE-Fläche befindet sich unter anderem auf dem städtischen Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 19 Flurstück 243. Das Grunderwerbsverzeichnis nebst Plan befindet sich in dieser Hinsicht nicht auf dem aktuellen Stand. Auf dem Grundstück befinden sich ein Pumpwerk sowie ein Schmutzwasserkanal mit zugehörigen Schächten. Das komplette Grundstück wird im Jahre 2013 für die Anlegung eines Regenrückhaltebeckens in Anspruch genommen und kann daher nicht als BE-Fläche genutzt werden. Auf diesen Umstand hat die Stadt Dinslaken bereits mehrfach hingewiesen.
- Lfd. Nr. 837: Für die Baustraße sind große Flächen unter anderem aus den Grundstücken Gemarkung Dinslaken Flur 16 Flurstücke 906 und 1587 zu erwerben, die entsprechend dem LBP nach Abschluss der Baumaßnahme für Ausgleichsmaßnahmen verwendet werden sollen.

Nach dem vorgesehenen Grunderwerb aus dem Flurstück 906 verbleibt südlich des Spielplatz eine kleine dreieckige Fläche. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt wird. Im übrigen kann auch diese Fläche Ausgleichsmaßnahmen des Vorhabenträgers aufnehmen.

Auf Seite 53 des Erschütterungsgutachtens (Anlage 14.2, Beilage A1.51) ist auf einer Dreiecksfläche des Flurstücks 1587 – gebildet durch den vorhandenen Garagenhof, die Rettungszufahrt (lfd. Nr. 316 des Bauwerksverzeichnisses) und die Bahntrasse – eine großflächige Mulde dargestellt, die weder in den Lageplänen, noch in den Grunderwerbsplänen, dargestellt ist. Hier bedarf es einer Klärung.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 127 der Stadt Dinslaken ist in diesem Bereich ein S-Bahnhaltepunkt vorgesehen. Die seinerzeitige Planung erfolgte in Abstimmung mit der Bahn. Das gesamte Flurstück 1587 ist speziell für diesen Zweck von der Stadt Dinslaken als Parkplatzfläche vorgehalten worden. Die Betuwe-Planung sieht diesen Haltepunkt nicht mehr vor. Im Zusammenhang mit dem Grunderwerb für das Bauwerk lfd. Nr. 837 und der Anlegung der Rettungszufahrt (lfd. Nr. 316 des Bauwerksverzeichnisses) entstehen hier ebenfalls nicht mehr nutzbare Flächen. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt wird. Im übrigen kann auch diese Fläche Ausgleichsmaßnahmen des Vorhabenträgers aufnehmen.

Lfd. Nr. 839: Diese Bauwerksnummer umfasst die Baustraße von der Dianastraße bis zur Stadtgrenze Voerde auf diversen städtischen Grundstücken.

Im Trassenverlauf der Dianastraße sind die Grundstücke Gemarkung Dinslaken Flur 3 Flurstücke 1679, 1680 und 1681 betroffen, die als öffentliche Verkehrsfläche einschließlich notwendiger Nebenanlagen, wie z. B. Böschungen ausgebaut sind. Gegen den Verkauf der Flurstücke 1679, 1680 und einer Teilfläche aus Flurstück 1681 zur Aufnahme von Bahnanlagen, z. B. Brückenbauwerke, drittes Gleis oder Schallschutzvorrichtungen werden keine Bedenken erhoben. Gegen den Verkauf der Böschungsfäche aus dem Flurstück 1681 zur Aufnahme der Baustraße und entsprechend dem LBP einer Ausgleichsfläche werden erhebliche Bedenken geäußert. Diese Teilfläche dient dauerhaft dem Zweck der Dianastraße als örtliche Wohnsammelstraße und somit als öffentliche Verkehrsfläche. Ein Verkauf

solcher Flächen scheidet aus. Auch soll entsprechend dem Grunderwerbsplan zwischen der von der DB AG zum Ankauf vorgesehenen Baustraßen-Fläche und dem angrenzenden Privatgrundstück ein schmaler Grundstücksstreifen im Eigentum der Stadt Dinslaken verbleiben. Unabhängig von dem oben geschilderten Sachverhalt findet bereits diese Planung keine Zustimmung.

Im Bereich zwischen Dianastraße und Bertastraße sind die Grundstücke Gemarkung Dinslaken Flur 3 Flurstücke 1190, 1336 und 1678 betroffen. Aus den vorgenannten Grundstücken sollen jeweils Teilflächen zur Anlegung von Bahnanlagen, Böschungen, vorübergehend Baustraßen und später für Ausgleichsmaßnahmen erworben werden. Hiergegen bestehen keine Bedenken. Erhebliche Bedenken bestehen dagegen, dass zwischen den von der DB AG zum Erwerb vorgesehenen Flächen und den angrenzenden Privatgrundstücken nicht nutzbare Flächen im Eigentum der Stadt Dinslaken verbleiben sollen. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt wird. Im übrigen können auch diese Flächen Ausgleichsmaßnahmen des Vorhabenträgers aufnehmen.

Im Einmündungsbereich Bertastraße / Angelikastraße sind die Grundstücke Gemarkung Dinslaken Flur 3 Flurstück 1314 und Flur 2 Flurstück 896 betroffen, die als öffentliche Verkehrsfläche ausgebaut sind. Einem Verkauf von Teilflächen aus den genannten Grundstücken kann nur insoweit erfolgen, als dies unmittelbaren Bahnzwecken dient. Ein Verkauf darüber hinaus für Ausgleichsmaßnahmen – wie im LBP vorgesehen – kann nicht erfolgen. Der Einmündungsbereich ist während der gesamten Baumaßnahme für den Erschließungsverkehr der betroffenen Wohngebiete für alle Verkehrsarten durchgängig zu halten.

Im o. g. Einmündungsbereich quert ein Regenwasserkanal DN 1200 die Bahntrasse. Zu dieser Leitung verweise ich auf die Stellungnahme zu lfd. Nr. 620q des Bauwerksverzeichnisses. Weiterhin befindet sich in diesem Bereich ein Schmutzwasserkanal DN 250, der innerhalb der Verkehrsflächen verläuft. Beide Kanäle sind während der Bauphase in ihrem Bestand zu sichern.

Zwischen dem o. g. Einmündungsbereich und der Stadtgrenze Voerde sind die Grundstücke Gemarkung Dinslaken Flur 2 Flurstücke 745, 484, 884, 797, 756 und 845 zur Nutzung als Baustraße und späterer Anlegung von Ausgleichsmaßnahmen betroffen. Einem Teilflächenverkauf aus den Flurstücken 884, 797 und 756

wird nicht zugestimmt, da sich hier wiederum nicht nutzbare Restflächen ergeben. Gleiches gilt für das Flurstück 845 in dem Teilbereich, in dem Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt wird. Im übrigen können auch diese Flächen Ausgleichsmaßnahmen des Vorhabenträgers aufnehmen.

Freiflächen und Erholungsräume

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden Freizeit- und Erholungsräume als wichtige Belange dargestellt. Insbesondere in städtischer Umgebung kommt diesen Flächen eine hohe Bedeutung zu und deshalb sind diese vor Lärm zu schützen. Die Anlage 12.1 (Grundlagen der Umweltplanung) führt für diese Bereiche den Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) über Tag und einen fachlichen Vorsorgewert von 50 dB(A) über Tag an. Es wird von der Stadt Dinslaken gefordert, dass diese Werte auf den städtischen Flächen, welche der Erholung der Bevölkerung dienen, eingehalten und die aktiven Schallschutzmaßnahmen dementsprechend dimensioniert werden. Gleiches gilt für Spielplatzanlagen.

Betroffen sind hier folgende Anlagen:

Park- und Erholungsanlagen sowie Sportflächen:

Karl-Heinz-Klingen-Straße:	Gemarkung Dinslaken Flur 29 Flurstück 180
Amalienstraße:	Gemarkung Dinslaken Flur 16 Flurstück 664 und Flur 17 Flurstück 1017

Spielplätze:

Am Talgraben/Halfmannskath:	Gemarkung Hiesfeld Flur 40 Flurstück 719
Küpperstraße:	Gemarkung Hiesfeld Flur 40 Flurstück 1
Krengelstraße:	Gemarkung Dinslaken Flur 27 Flurstück 403
Wielandstraße:	Gemarkung Dinslaken Flur 30 Flurstück 247
Am Stallmannsbusch:	Gemarkung Dinslaken Flur 23 Flurstück 875
Ursulastraße:	Gemarkung Dinslaken Flur 16 Flurstück 906
Christinenstraße:	Gemarkung Dinslaken Flur 16 Flurstück 51
Dianastraße:	Gemarkung Dinslaken Flur 2 Flurstück 603
Dorisweg:	Gemarkung Dinslaken Flur 3 Flurstück 1350
Almutstraße:	Gemarkung Dinslaken Flur 3 Flurstück 1716
Nibelungenstraße:	Gemarkung Dinslaken Flur 2 Flurstück 268
Petraweg:	Gemarkung Dinslaken Flur 3 Flurstück 1327

Landschaftspflegerischer Begleitplan – hier Artenschutzbeitrag – Anlage 10.6 – Seite 72

Unter der Maßnahme ACEF1 sollen auf dem Grundstück Gemarkung Hiesfeld Flur 37 Flurstück 39 fünf Nistkästen aufgehängt werden. Entsprechend dem Grunderwerbsplan sollen die Nistkästen grundbuchlich gesichert werden. Gegen das Aufhängen der Nistkästen werden keine Bedenken erhoben, einer grundbuchlichen Sicherung wird die Stadt Dinslaken nicht zustimmen.

Landschaftspflegerischer Begleitplan – hier Textanhang – Anlage 10.2 – Seite 95

Unter der Maßnahme A 2 soll unter anderem auf einer Teilfläche des städtischen Grundstücks Gemarkung Hiesfeld Flur 25 Flurstück 80 bahnrechts ein dichter Gehölzstreifen angelegt werden. Die vorgenannte Teilfläche wird zu einem späteren Zeitpunkt als Gehweg ausgebaut, daher wird einem Verkauf nicht zugestimmt – siehe auch Ausführungen zu lfd. Nr. 804 des Bauwerksverzeichnisses und zu lfd. Nr. 50 des Grunderwerbsverzeichnisses.

Lärmschutz

Hinsichtlich des Lärmschutzes sind in Anlage 13.4 – Teil 2 diverse Gebäude aufgeführt, die Anspruch auf passiven Schallschutz besitzen. Die Stadt Dinslaken ist Eigentümerin der folgenden in der Liste aufgeführten Gebäude:

Hedwigstraße 54

Sterkrader Straße 12 – 14

Sterkrader Straße 16

Siegfriedstraße 36

Siegfriedstraße 38

Wilhelm-Lantermann-Straße 65, 67, 69

Nicht in der Liste aufgeführt ist das städtische Bürogebäude Bahnhofplatz 5, wohl aber die benachbarten nicht städtischen Gebäude Bahnhofplatz 3 und Bahnhofplatz 7. Hier liegt ein offensichtlicher Fehler vor. Das Gebäude Bahnhofplatz 5 ist in die Liste der anspruchsberechtigten Gebäude aufzunehmen.

Unabhängig davon fordert die Stadt Dinslaken, den aktiven Schallschutz in der Weise zu erhöhen, dass die Grenzwerte für die oben genannten Gebäude im Zuge der Errichtung eines Vollschutzes vollständig eingehalten werden und weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen entbehrlich werden. Hierzu sind weitere aktive und wirksamere Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

Generell wird zum Thema Lärmvermeidung gefordert, z. B. Schienenstegdämpfer einzubauen, Güterzüge auf Scheibenbremsen umzurüsten und bereits zum jetzigen Zeitpunkt auf die Nutzung

des Schienenbonus zu verzichten. Der Vorhabenträger sollte ein hohes Interesse daran haben, den Grundstückseigentümern und sonstigen Projektbeteiligten aufzuzeigen, dass die DB AG ein fortschrittliches und zukunftsorientiertes Unternehmen ist. Hierzu gehört insbesondere die Vermeidung personen- und umweltschädigender Lärmeinwirkungen auf Gebäude, Frei- und Erholungsanlagen sowie Spielplätze bzw. Schutz der Bewohner und Nutzer dieser Anlagen.

Rein vorsorglich werden bereits jetzt Einwendungen gegen eine Inbetriebnahme des dritten Gleises vor endgültiger Fertigstellung des aktiven bzw. passiven Lärmschutz geltend gemacht. Nur so können die vorgenannten Nutzer städt. Einrichtungen wirksam vor unzulässigen Lärmeinwirkungen geschützt werden.

Denkmal Sterkrader Straße 12 – 14

Das Gebäude Sterkrader Straße 12 – 14 wurde im Jahre 1910 errichtet und steht auf der Liste der Baudenkmäler. Insoweit sind bei diesem Gebäude besondere Maßnahmen erforderlich, die den Lärmschutz und den Schutz gegen Erschütterungen betreffen. Das Gebäude ist überwiegend in Holzständerbauweise errichtet, so dass insbesondere große Empfindlichkeiten hinsichtlich auftretender Erschütterungen bestehen. Zum Schutz des Gebäudes wird gefordert, besonders in diesem Bauabschnitt Erschütterungen auf das absolute Minimum zu reduzieren oder besser in Gänze zu vermeiden. Der vorgesehene passive Schallschutz ist - soweit er die Fassade betrifft - völlig zugunsten eines optimalen aktiven Lärmvollschutzes umzuwandeln.

Grundsätzlich wird für dieses Baudenkmal ein gutachterliches Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Baumaßnahmen durch und auf Kosten des Vorhabenträgers gefordert. Hiermit soll sichergestellt werden, dass Schäden am Gebäude während der Bauphase und durch den späteren Betrieb der Betuwe-Linie nachgewiesen werden können.

Erschütterungen

Generell sind Erschütterungen, die zu bauliche Schäden führen, für alle von der Betuwe-Planung betroffenen städtischen Gebäude zu vermeiden bzw. zu minimieren. Gleiches gilt für Erschütterungen, die gesundheitliche Beeinträchtigungen der Nutzer von städt. Gebäuden, Freiflächen, Erholungsräumen sowie Spielplätzen hervorrufen.

Grunderwerbsverzeichnis

Lfd. Nr'n.:

12 - 14 Aufgrund der Erweiterung des Bahnkörpers werden Flächen, die sich im Eigentum der Stadt Dinslaken befinden in Anspruch genommen. Ist eine Veränderung des Bauwerkes erforderlich, sind die entstehenden Kosten vom Vorhabenträger zu

tragen. Die Funktion des Gewässers darf auch während der Bauzeit nicht eingeschränkt werden.

Lfd. Nr'n.:

34, 40, 41,44 Die Stadt Dinslaken hat Interesse an einer die Erschließung sichernden Grunderwerbsregelung an der Sterkrader Straße und Neuordnung der Eigentumsverhältnisse entsprechend der tatsächlichen Nutzung. Siehe auch lfd. Nummern 36, 43, 45, 46, 48, 49 des Grunderwerbsverzeichnisses und Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 52.

Lfd. Nr.: 50 Es handelt sich um die öffentliche Verkehrsfläche der Sterkrader Straße. Einem Erwerb wird nicht zugestimmt, siehe Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 804 und auch Stellungnahme zu LPB Maßnahme **A 2**.

Lfd. Nr. 51: Entgegen dem Grunderwerbsverzeichnis ist Stadt aktueller Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Hiesfeld Flur 26 Flurstück 28. Nach dem Grunderwerb für die L 4n durch Strassen.NRW sowie der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen zwischen der Trasse der L 4n und der heutigen Bahnstrecke durch den Vorhabenträger wird das Restgrundstück geteilt und jeweils eine Insellage entstehen. Aus den Nachbargrundstückseigentümern beabsichtigt der Vorhabenträger ebenfalls Grunderwerb. Einem Verbleib der 2 Restflächen bei Stadt wird nicht zugestimmt. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 255 wird verwiesen.

Lfd. Nr'n.:

49, 62

In diesen Grundstücken sowie Gemarkung Hiesfeld Flur 25 Flurstück 50 befindet sich ein städt. Regenwasserkanal. Soweit zum Betrieb der Leitungen eine Verlagerung der Bauwerke erforderlich ist, sind die notwendigen Kosten vom Vorhabenträger zu tragen. Für diese Leitungen/Bauwerke ist eine grundbuchliche Sicherung, soweit ein Übergang an die DB erfolgt, einzutragen. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 605 sowie auf die Stellungnahme der Stadt Dinslaken als TÖB wird verwiesen.

Lfd. Nr'n.:

81 - 85

Es wird beantragt, das Eigentum an diesen Grundstücksflächen im Zusammenhang mit den anstehenden Grundstücksregelungen im laufenden Verfahren neu zu ordnen. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 54 sowie als TÖB wird verwiesen. Nach Beendigung der Maßnahme (u.a. lfd. Nr. 403, 153, 54 Bauwerksverzeichnis) muss eine für Eigentümer, Anlieger, Fußgänger, Rad- und Autofahrer verkehrssichere und praktikable Situation herrschen. Entstehende Kosten sind vom Vorhabenträger zu tragen.

Lfd. Nr.: 93 Bei Erstellung des Bauwerkes lfd. Nr. 54 ist sicher zu stellen, dass Platz für eine gefährdungsfreie Führung des Fuß- und Radweges an der Holtener Straße zwischen der Verkehrsfläche und dem neuen Bauwerk vorgehalten wird. Ist eine Veränderung der öffentlichen Verkehrsfläche „Straße“ erforderlich, sind die entstehenden Kosten vom Vorhabenträger zu tragen. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 54 und die Stellungnahme als TÖB wird verwiesen.

Lfd. Nr'n.:
97,102

Aufgrund der Erweiterung des Bahnkörpers werden Flächen, die sich im Eigentum der Stadt Dinslaken befinden in Anspruch genommen. Ist eine Veränderung des Bauwerkes erforderlich sind die entstehenden Kosten vom Vorhabenträger zu tragen. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 812 wird verwiesen.

Bezüglich der Grundstücksinanspruchnahme durch einen Rettungsweg wird einerseits auf die Stellungnahme zum Rettungswegekonzept (s. o.) sowie hinsichtlich der Erstellung, Baustandards und der Unterhaltung der Rettungswege wird auf die Stellungnahme der Stadt Dinslaken als TÖB verwiesen.

Lfd. Nr.: 114 Gegen das Aufhängen der Nistkästen werden keine Bedenken erhoben, einer grundbuchlichen Sicherung wird die Stadt Dinslaken nicht zustimmen. Siehe auch Stellungnahme zu LPB Maßnahme **A_{CEF}1**.

Lfd. Nr'n.:
116,121

Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 401 wird verwiesen.

Lfd. Nr'n.:

122, 125,136

Soweit zum weiteren Betrieb der Leitungen aus Gründen der Betuwe-Planung eine Verlagerung von Bauwerken erforderlich wird, sind die notwendigen Kosten vom Vorhabenträger zu tragen. Ein Verkauf der Grundstücksteilflächen wird abgelehnt. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 816 sowie auf die Stellungnahme der Stadt Dinslaken als TÖB wird verwiesen.

Lfd. Nr.:127

Das Flurstück ist 91 m² groß. Es ist ein Erwerb von 90 m² vorgesehen, sowie die Eintragung einer Dienstbarkeit über die gesamten 91 m². Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt wird.

- Lfd. Nr'n:
128, 129, 132,
138, 144 Der Eintragung einer Dienstbarkeit wird nicht zugestimmt. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 401 wird verwiesen.
- Lfd. Nr'n:
117, 119, 124,
126, 132, 135,
138, 139 Hier soll ein Eigentumserwerb für die Stadt Dinslaken im Zuge der Verlegung der Landwehrstraße erfolgen. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 401 wird verwiesen. Die notwendigen Kosten sind vom Vorhabenträger zu tragen.
- Lfd. Nr.: 137 Das Flurstück ist 537 m² groß. Es ist ein Erwerb von 536 m² vorgesehen. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt wird.
- Lfd. Nr.: 144 Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 401 und 817 wird verwiesen.
- Lfd. Nr.: 146 Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 401 und 817 wird verwiesen.
- Lfd. Nr'n.:
147, 148 Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 401 und 817 wird verwiesen.
- Lfd. Nr.:
150, 154 Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 819 wird verwiesen. Von dieser Maßnahme können ggfs. Bauwerke der Entwässerung (Regen- und Schmutzwasserkanal nebst Schachtbauwerken) betroffen sein. Entstehende Kosten zum Schutz oder zur Verlegung sind vom Vorhabenträger zu tragen. Für diese Leitungen/Bauwerke ist eine grundbuchliche Sicherung einzutragen, sofern sie sich auf den Teilflächen befinden, die durch die neu anzulegende Böschung in Anspruch genommen werden.
- Lfd. Nr.: 153 Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 401, 817 und 818 wird verwiesen.
- Lfd. Nr.: 155 Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 817, 818 und 819 wird verwiesen.

- Lfd. Nr.:
159, 162,
164, 165 Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 819 sowie zum Rettungswegekonzept wird verwiesen. Ein Grunderwerb im genannten Umfang kann nicht erfolgen.
- Lfd. Nr.: 173 Die Inanspruchnahme dieses Grundstücksteils aus der öffentlichen Verkehrsfläche kann nur unter der Voraussetzung der Übernahme der Verkehrssicherungs- und Unterhaltungsverpflichtung durch den Vorhabenträger erfolgen. Die Wiederherstellung nach Abschluss der Baumaßnahmen muss nach den Vorgaben der Stadt Dinslaken – Fachdienst Tiefbau - auf Kosten und durch den Vorhabenträger erfolgen.
- Lfd. Nr.: 177 Auf die Stellungnahme zum Rettungswegekonzept, sowie Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 824 wird verwiesen.
- Lfd. Nr.:
186, 189,
191, 193 Auf die Stellungnahme zum Rettungswegekonzept sowie Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 825 wird verwiesen. Eine Durchgängigkeit der Hauptverkehrsstraße für alle Verkehrsarten ist während der Bauphase soweit wie möglich zu gewährleisten.
- Lfd. Nr.:
194, 199 Die Grundstücke wurden vereinigt und haben nunmehr die katastermäßige Bezeichnung Gemarkung Dinslaken Flur 29 Flurstück 217. Auf die Stellungnahme zum Rettungswegekonzept sowie Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 822 wird verwiesen.
- Lfd. Nr.:
195, 196 Auf die Stellungnahme zum Rettungswegekonzept sowie Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 823 wird verwiesen.
- Lfd. Nr.: 203 Das Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 29 Flurstück 199 wurde geteilt. Die nicht öffentliche Verkehrsfläche wurde veräußert. Ich verweise auf meine Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 827.
- Lfd. Nr.: 205 Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 827 wird verwiesen.

- Lfd. Nr.: 210 Das Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 21 Flurstück 83 wurde zerlegt und teilweise an Stadt Dinslaken veräußert. Auf dem erworbenen Flurstück 92 wird von Stadt ein Bauwerk für die Umladung von Kanalrückständen errichtet. Eine Anbindung der Baustraße an eine öffentliche Verkehrsfläche ist planerisch nicht ausgewiesen. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 830 wird verwiesen.
- Lfd. Nr.: 211 Der Eintragung einer Dienstbarkeit auf dem Grundstück der öffentlichen Verkehrsfläche der Theodor-Körner-Straße zur Sicherung eines Rettungsweges wird nicht zugestimmt.
- Lfd. Nr.: 215 Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 832 wird verwiesen.
- Lfd. Nr.: 222 Die Fläche steht nicht für Baustelleinrichtungszwecke zur Verfügung. Dies wurde bereits im Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange zum B-Planverfahren 308 der Stadt Dinslaken mit Vertretern von DB erörtert und dürfte bekannt sein. Die Gegebenheiten sind jedoch nicht in die Planunterlagen zu diesem Offenlageverfahren eingeflossen. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 836 wird verwiesen.
- Lfd. Nr.: 241 Entsprechend der zeichnerischen Darstellung in den Grunderwerbsplänen reicht die Baustraße in die öffentliche Verkehrsfläche der Hedwigstraße. Eine Durchgängigkeit der Wohnsammelstraße ist während der Bauphase zu gewährleisten. Eine Störung der Nutzungen des Flurstücks 1440 durch den Baustellenbetrieb der DB AG muss ausgeschlossen werden. Die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungsverpflichtung der gesamten Baustellenzufahrt einschließlich der Kosten der Wiederherstellung nach Abschluss der Baumaßnahme gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.
- Lfd. Nr.: 248 Bei dem Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 16 Flurstück 1228 - Ursulastraße 29 handelt es sich um ein Erbbaugrundstück. Es bestehen die Wohnungs- und Teilerbbaurechtsgrundbücher von Dinslaken Blatt 8782 und Blatt 8783. Hinsichtlich der Grundstücksfläche sind aus der Teilungserklärung keine Sondernutzungsrechte ersichtlich. Unabhängig davon sind auf jeden Fall alle eingetragenen Wohnungs- und Teilerbbauberechtigten am Verfahren zu beteiligen. Ein etwaiges Sondernutzungsrecht an der Gartenfläche ist völlig eigenständig zu sehen und könnte jederzeit geändert werden. Der Vollständigkeit wird darauf hingewiesen, dass die Erbbauberechtigten ein Vorkaufsrecht am Grundstück und die Stadt ein Vorkaufs-

recht am Erbbaurecht besitzen. Die Inanspruchnahme des Hausgrundstückes sowohl dauerhaft als vorübergehend sollte unter Ausschöpfung aller Möglichkeiten so gering wie möglich ausfallen.

Lfd. Nr.: 249 In Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB wird für die Dreiecksfläche – südlich der Spielplatzfläche - eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 837 wird verwiesen.

Lfd. Nr.: 250 Eine Übernahme in das Eigentum der DB AG wird auch für die Dreiecksfläche - dargestellte Mulde auf Seite 53 des Erschütterungsgutachtens (Anlage 14.2, Beilage A1.51) - in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB verlangt. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 837 sowie zum Rettungswegekonzept wird verwiesen.

Lfd. Nr'n.:

251, 252 Die Planung des Rettungsweges sind im Anschlussbereich an die Ursulastraße im Lage- und im Grunderwerbsplan unterschiedlich dargestellt. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsfläche Ursulastraße - Flurstücks 1618 - durch den Baustellenbetrieb der DB AG darf zu keinen Einschränkungen der Verkehrsbeziehungen führen. Die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungsverpflichtung der gesamten Baustellenzufahrt einschließlich der Kosten der Wiederherstellung nach Abschluss der Baumaßnahme gehen zu Lasten des Vorhabenträgers. Auf die Stellungnahmen zum Rettungswegekonzept und zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 837 wird verwiesen.

Lfd. Nr.: 253 Einem Verkauf der Böschungfläche sowie einer über Bahnanlagen hinausgehenden Fläche der Dianastraße wird nicht zugestimmt, siehe Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 839.

Lfd. Nr'n.:

254, 256 Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 839 wird verwiesen. Eine Durchgängigkeit der Dianastraße als Wohnsammelstraße ist während der Bauphase zu gewährleisten, zumindest darf keine gleichzeitige Sperrung mit der Brücke an der Weseler Straße erfolgen. Dies würde zu erheblichen Verkehrsbehinderungen führen. Fußgänger- und Radfahrverkehr sollte aus Gründen der Wohngebietsvernetzung immer möglich bleiben und im Rahmen der Bauausführung entsprechend vorgesehen werden.

Lfd. Nr.: 258 Im Lageplan 4.13. VA.LP.108.0 und Bauwerksverzeichnis ist diese Maßnahme nicht enthalten. Die planerischen Darstellungen sind daher unterschiedlich und erläuterungsbedürftig.

Eine - wie im Grunderwerbsplan dargestellt – vorübergehende Inanspruchnahme der gesamten Breite der Dianastraße, die im Bereich der Eisenbahnüberführung als Tragbauwerk mit höherliegenden Geh-/Radweg ausgebildet ist, kann nicht erfolgen. Eine Durchgängigkeit der Dianastraße als Wohnsammelstraße ist während der Bauphase zu gewährleisten, zumindest darf keine gleichzeitige Sperrung mit der Brücke an der Weseler Straße erfolgen. Dies würde zu erheblichen Verkehrsbehinderungen führen. Fußgänger- und Radfahrverkehr sollte aus Gründen der Wohngebietsvernetzung immer möglich bleiben und im Rahmen der Bauausführung entsprechend vorgesehen werden.

Einem Verkauf einer Teilfläche aus der Böschung der Dianastraße wird nicht zugestimmt. Es handelt sich um einen Bestandteil der öffentlichen Verkehrsfläche, der weder verkauft noch mit einem dinglichen Recht zwecks Aufnahme der Ausgleichsmaßnahme **G 5** belastet wird.

Unabhängig von dem vorstehenden Absatz soll entsprechend dem Grunderwerbsplan zwischen der von der DB AG zum Ankauf vorgesehenen Fläche und dem angrenzenden Grundstück der DB AG - Gemarkung Dinslaken Flur 2 Flurstück 878 - ein schmaler Grundstücksstreifen nur vorübergehend in Anspruch genommen werden und später im Eigentum der Stadt Dinslaken verbleiben. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer wäre wirtschaftlich nicht vertretbar und müsste abgelehnt werden. Es gilt jedoch der vorstehende Absatz hinsichtlich Verkauf und dingliche Belastung.

Im übrigen wird auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 839 verwiesen.

Lfd. Nr'n.:

260, 261, 262 Zwischen den von der DB AG zum Erwerb vorgesehenen Teilflächen aus den städt. Grundstücken Gemarkung Dinslaken Flur 3 Flurstücke 1190, 1336 und 1678 und den angrenzenden Privatgrundstücken soll ein schmaler Grundstücksstreifen im Eigentum der Stadt Dinslaken verbleiben. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum

der DB AG verlangt wird. Im übrigen kann auch diese Fläche Ausgleichsmaßnahmen des Vorhabenträgers aufnehmen. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 839 wird verwiesen.

Lfd. Nr'n.:

264, 271

Entsprechend der zeichnerischen Darstellung führt die Baustraße über die öffentliche Verkehrsfläche (Einmündungsbereich Berta- / Angelikastraße) und ist im Lageplan abweichend vom Grunderwerbsplan dargestellt.

Auf dieser Fläche befindet sich ein ausgebauter Standort für die Glaswertstoffsammlung. Eine Ersatzstandort mit der Anfahrtsmöglichkeit durch Entsorgungsfahrzeuge muss vom Vorhabenträger angeboten, auf dessen Kosten erstellt und nach Beendigung der Baumaßnahme zurückgebaut sowie der alte Standort ggfs. wiederhergestellt werden.

Die Schulwegsicherung und eine Durchgängigkeit der Wohnsammelstraße Angelika-/ Bertastraße ist während der Bauphase zu gewährleisten. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsfläche – Flurstücke 896 und 1314 - durch den Baustellenbetrieb der DB AG darf zu keinen Einschränkungen der Verkehrsbeziehungen führen. Die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungsverpflichtung der gesamten Baustellenzufahrt einschließlich der Kosten der Wiederherstellung nach Abschluss der Baumaßnahme gehen zu Lasten des Vorhabenträgers. Auf die Stellungnahmen zum Rettungswegekonzept und zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr.'n 620q und 839 wird verwiesen.

Lfd. Nr.: 265

Auf diesen Flächen befinden sich Bauwerke der Entwässerung. Entstehende Kosten sind vom Vorhabenträger zu tragen. Für diese Leitungen/Bauwerke ist eine grundbuchliche Sicherung einzutragen Auf die Stellungnahmen zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr.'n 620q und 839 wird verwiesen.

Lfd. Nr'n.:

267, 268

Einem Teilverkauf kann nicht zugestimmt werden. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt wird. Im übrigen kann auch diese Fläche Ausgleichsmaßnahmen des Vorhabenträgers aufnehmen.

Lfd. Nr.: 270 Einem Teilverkauf kann nicht zugestimmt werden. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt wird. Im übrigen kann auch diese Fläche Ausgleichsmaßnahmen des Vorhabenträgers aufnehmen. Eine Schmutzwasserdruckrohrleitung DN 125 nebst Bauwerken der Entwässerung ist betroffen. Auf die Stellungnahmen zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr.'n 620t und 839 wird verwiesen.

Lfd. Nr.: 273 Zwei Schmutzwasserdruckrohrleitungen DN 125 nebst Bauwerken der Entwässerung sind betroffen - s.a. lfd. Nr. 270. Entstehende Kosten sind vom Vorhabenträger zu tragen. Für diese Leitungen/Bauwerke ist eine grundbuchliche Sicherung einzutragen. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 620t wird verwiesen.

Die auf dem städtischen Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 2 Flurstück 845 vorgesehene Baustraße hat entsprechend dem Grunderwerbsplan keinen Anschluss an die auf Voerder Stadtgebiet vorgesehene Baustraße, obwohl das Baustraßenkonzept dies vorsieht. Hier ist eine Klärung erforderlich. Da sich in diesem Bereich ein Graben - siehe Bauwerksnummer 105 - befindet, wird die Erhaltung des Grabens nebst Durchlässigkeit und Wiederherstellung nach Bauende gefordert. Die Erweiterung des vorhandenen Durchlassbauwerkes ist durch und auf Kosten des Vorhabenträgers vorzunehmen.

Das Flurstück 845 ist im Bereich des nach Baustraßenkonzeptes vorgesehenen Baustraßenanschlusses zum Stadtgebiet Voerde für die Errichtung eines notwendigen Regenrückhaltebeckens vorgesehen. Ein Realisierungszeitpunkt kann noch nicht angegeben werden.

Bezüglich der Grundstücksinanspruchnahme durch einen Rettungsweg wird einerseits auf die Stellungnahme zum Rettungswegekonzept sowie hinsichtlich der Erstellung, Baustandards und der Unterhaltung der Rettungswege auf die Stellungnahme der Stadt Dinslaken als TÖB verwiesen.

Einem Teilverkauf des Flurstücks 845 in dem Teilbereich, in dem Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind, kann nicht zugestimmt werden. Ein Verbleib solcher nicht nutzbarer Restflächen beim bisherigen Eigentümer ist wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass in Anlehnung an die Bestimmungen des BauGB eine Übernahme in das Eigentum der DB AG verlangt wird. Im übrigen kann auch diese Fläche

Ausgleichsmaßnahmen des Vorhabenträgers aufnehmen. Auf die Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 839 wird verwiesen.

Lfd. Nr.: 274 Bezüglich der Grundstücksinanspruchnahme durch einen Rettungsweg wird einerseits auf die Stellungnahme zum Rettungswegekonzept sowie hinsichtlich der Erstellung, Baustandards und der Unterhaltung der Rettungswege wird auf die Stellungnahme der Stadt Dinslaken als TÖB verwiesen.

Lfd. Nr.: 276 Im Teilbereich zur Stadtgrenze Voerde befindet sich ein Graben. Die Funktion des Grabens darf nicht eingeschränkt werden. Ist eine Veränderung des Bauwerkes - siehe Bauwerksnummer 105 und Stellungnahme zum Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 273 - erforderlich, sind die entstehenden Kosten vom Vorhabenträger zu tragen.

Beteiligung der Stadt Dinslaken als Grundstückseigentümerin

Im Gegensatz zu allen anderen betroffenen Grundstückseigentümern entlang der Bahntrasse wurde die Stadt Dinslaken nicht bereits Mitte August 2012 über die beabsichtigten Maßnahmen schriftlich informiert, so dass sie sich mit den geplanten Maßnahmen in der erforderlichen Tiefe beschäftigen konnte. Im Gegenteil, es erfolgte überhaupt keine Beteiligung der Stadt in ihrer Funktion als Eigentümerin. Hierauf musste der Vorhabenträger erst im Rahmen der Beteiligung der Stadt als TÖB hingewiesen werden. Eine schriftliche Information liegt bis heute nicht vor.

Hierdurch bedingt, konnte die Stadt Dinslaken sich nur in völlig unzureichendem Maße und unter erheblichem Zeitdruck mit der Betuwe-Planung beschäftigen. Aufgrund der Vielzahl der betroffenen städtischen Liegenschaften behält die Stadt Dinslaken sich vor, auch zu einem späteren Zeitpunkt noch Argumente vorzubringen, die ggfs. eine Änderung der Planung bewirken könnten.

Der Vollständigkeit halber wird an dieser Stelle gefordert – sofern dies in dieser Stellungnahme nicht bereits an einzelnen Punkten angemerkt wurde, dass alle Kosten, die in Verbindung mit vom Vorhabenträger veranlassten Maßnahmen stehen und Auswirkungen auf den Grundbesitz der Stadt Dinslaken haben, vollumfänglich von diesem zu tragen sind. Dies soll unabhängig von etwa anders lautenden gesetzlichen Regelungen gelten.

Ergänzend zu dieser Stellungnahme wird auf die Stellungnahme der Stadt Dinslaken, die im Rahmen der Trägerbeteiligung abgegeben wird, verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Dr. Thomas Palotz
Beigeordneter“

5. Eingriffe in die kommunale Finanzhoheit

Die Finanzhoheit der Gemeinde ist unmittelbarer Bestandteil der allgemeinen Selbstverwaltungsgarantie nach Artikel 28 Abs. 2 GG. Aufgrund dessen haben die Gemeinden auch prinzipiell einen Anspruch auf ausreichende Finanzausstattung, soweit ihnen vom Staat, also vom Bund und den Ländern, Verwaltungsaufgaben zur Wahrnehmung bzw. Ausführung übertragen werden. Soweit der Bund oder die Länder der Gemeinde Aufgaben zuweisen, sei es als Staatsaufgabe oder als Selbstverwaltungsaufgabe, sind sie auch verpflichtet, für die nötige finanzielle Sicherung dieser Aufgabe und damit auch der Gemeinden zu sorgen. In diese Selbstverwaltungsgarantie aus Artikel 28 GG wird unzulässigerweise eingegriffen.

Die Stadt Dinslaken hat mit der Einführung des Haushalts 2012 einen Fehlbetrag von 20,2 Mio. Euro erreicht. Damit sieht die Haushaltssatzung 2012 die entsprechende Verringerung der allgemeinen Rücklage vor. Durch das Defizit unterliegt die Haushaltssatzung gemäß § 75 GO NRW der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde. Kann der Haushaltsausgleich in den kommenden Jahren nicht erzielt werden, droht letztendlich die Haushaltssicherung. Um der drohenden Überschuldung und damit der Verpflichtung zur Aufstellung eines Haushaltssicherungskonzeptes gemäß § 76 Abs. 1 Nr. 2 GO NRW entgegenzutreten, hat der Rat der Stadt Dinslaken im März 2012 den Beschluss zur Aufstellung eines Konsolidierungskonzeptes für die Jahre 2013 bis 2017 gefasst. Dieses Konsolidierungskonzept wurde zwischenzeitlich erarbeitet und im Dezember 2012 in den Rat eingebracht so verabschiedet. Ziel ist es, ein Konsolidierungsvolumen von 13,4 Mio. Euro pro Jahr ab dem Jahr 2017 zu erreichen und so einen Haushaltsausgleich zu schaffen. Diese Haushaltskonsolidierung und der angestrebte Haushaltsausgleich ab dem Jahr 2017 ist ausgeschlossen, sofern die Stadt Dinslaken aufgrund der Betuwe-Linie weitere finanzielle Belastungen zu tragen hat.

Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist der Straßenbaulastträger verpflichtet, 1/3 der Kosten der Beseitigung der im Abschnitt 1.3 liegenden Bahnübergänge Jägerstraße/Sterkrader Straße sowie Holtener Straße zu übernehmen. Gleiches gilt für die Ersatzbauwerke im Abschnitt 1.3. Soweit die Stadt Dinslaken Straßenbaulastträger ist, hätte sie demnach das kommunale Drittel zu übernehmen. Wegen der überragenden überregionalen Bedeutung wurde im Bahngipfel am

01.04.2010 in Emmerich durch das Verkehrsministerium des Landes NRW mitgeteilt, dass der kommunale Anteil der Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen an der Betuwe-Linie zu 100 % finanziert werden soll. Unabhängig davon, dass diese Zusage nicht rechtsverbindlich ist, wurde sie nur für den Fall getroffen, dass eine gemeinsame Konsenslösung erzielt wird. Darüber hinaus wird die Gesamtmaßnahme Betuwe-Linie mehrere Jahre in Anspruch nehmen, mit der Folge, dass auch die Frage der Finanzierung erst in den zukünftigen Jahren auftreten wird. Sollten jedoch zukünftige Landesregierungen andere Prioritäten setzen und sollte sich der Landeshaushalt zukünftig negativ entwickeln, ist fraglich, ob die im Jahr 2010 gemachte Zusage so in vollem Umfang aufrecht erhalten wird. Die Stadt Dinslaken ist – soweit sie Straßenbaulastträger ist – nicht in der Lage, das kommunale Kostendrittel nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz für die Bahnübergänge und Ersatzbauwerke zu übernehmen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Dinslaken keine Vorfinanzierung von Planungs- und Baukosten erfolgen kann. Die Größenordnungen der Baumaßnahmen im Abschnitt 1.3 überschreiten die finanziellen Möglichkeiten der Stadt Dinslaken und können auch nicht zwischenfinanziert werden.

Aufgrund der Übernahme des Kostendrittels sowie der Vorfinanzierung von Planungs- und Baukosten wäre die Stadt Dinslaken nicht mehr in der Lage, ihre Aufgaben eigenverantwortlich wahrzunehmen. Die nach Artikel 28 GG geschützte Selbstverwaltungsgarantie sowie die Finanzhoheit der Stadt Dinslaken wäre in unzulässiger Weise beeinträchtigt.

Aufgrund des Ausbaus der Betuwe-Linie werden nach dem Planfeststellungsbeschluss eine Reihe von Flächen angelegt, Lärmschutzwände errichtet und bepflanzt, Lärmschutzwälle angelegt, Versickerungsbecken eingerichtet sowie Rettungswege angelegt. Die Unterhaltung dieser Flächen, Wege und Bauwerke muss durch den Vorhabenträger vorgenommen und auch finanziert werden. Für Flächen, die bisher nicht in städtischer Bau- und Unterhaltungslast standen, ist es nicht gerechtfertigt, wenn die Stadt Dinslaken hier mit weiteren Unterhaltungslasten und Kosten belastet wird. Unter Hinweis auf die oben bereits dargestellte Haushaltslage ist die Stadt Dinslaken weder personell noch finanziell in der Lage, die Aufgabe zu übernehmen. Sämtliche Kosten für die Unterhaltung müssen vom Vorhabenträger übernommen werden, sofern die Unterhaltung durch die Stadt Dinslaken erfolgen soll, kann dies nur durch 100prozentige Erstattung der Personal- und Sachkosten übernommen werden.

Zusammenfassend fordert die Stadt Dinslaken:

- Eine 100prozentige Übernahme des kommunalen Eigenanteils an den Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen an der Betuwe-Linie im Abschnitt 1.3.

- Die Übernahme sämtlicher Planungs- und Baukosten, welche die Stadt Dinslaken zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses im Abschnitt 1.3 durchzuführen hat, ohne dass die Stadt Dinslaken diese Kosten vorzufinanzieren hat.
- Die Übernahme sämtlicher Kosten, welche durch die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses im Abschnitt 1.3 für Unterhaltungs- und Folgekosten entstehen, durch den Vorhabenträger.

6. Umweltbelange

6.1 Luftreinhalteplanung

Am 01.07.2011 ist für das Stadtgebiet Dinslaken ein Luftreinhalteplan in Kraft getreten. Darin sind unter anderem die Einführung einer Umweltzone im Bereich der Innenstadt und des A-Verbruchs sowie ein Durchfahrtsverbot für KFZ über 3,5t auf dem Straßenzug Hans-Böckler-Straße/ Hünxer Straße zwischen Schloßstraße und Hanielstraße sowie auf der Wilhelm-Lantermann-Straße festgelegt.

In die Umweltzone dürfen nur Fahrzeuge einfahren, die der Schadstoffgruppe 4 (grüne Plakette) entsprechen. Aufgrund der erhöhten Belastung durch Luftschadstoffe sind die Beschränkungen der Umweltzone zwingend einzuhalten.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass nur Baustellenfahrzeuge und Maschinen im Stadtgebiet Dinslaken zum Einsatz kommen, die dem aktuellem Stand der Technik entsprechen.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass baustellenbedingte Fahrten von LKW durch den Bereich der Umweltzone Dinslaken auf das zwingend notwendige Maß zu reduzieren sind.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass der Bahnbetrieb auf der Trasse so ausgeführt wird, dass der Ausstoß von Luftschadstoffen minimiert wird und keine Überschreitung der Grenzwerte der 22. BImSchV auftreten.

6.2 Maßnahmen zur Kompensation

In den Planungsunterlagen sind Maßnahmen zur Kompensation im Stadtbereich Dinslaken sowie in Moers und Kamp-Linfort vorgesehen. Im städtischen Umfeld haben Grün- und Freiflächen eine besondere Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung und den Naturhaushalt. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Eingriffe, soweit sie nicht vermeidbar sind, ortsnah – möglichst im Stadtgebiet Dinslaken ausgeglichen werden, damit sie weiterhin von der ansässigen Bevölkerung genutzt werden können. Die Stadt Dinslaken verfügt für diese Zwecke über hinreichend Flächen.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass alle in Dinslaken nötigen Eingriffe im Stadtgebiet ausgeglichen werden.

7. Öffentliche Sicherheit, Ordnung und Katastrophenschutz

7.1 Sicherheitskonzept

Zur Sicherstellung des Einsatzerfolges bei Schadensereignissen gibt es den folgenden gemeinsamen Anforderungskatalog der Feuerwehren Emmerich, Rees, Hamminkeln, Wesel, Voerde, Dinslaken und Oberhausen entlang der BETUWE - Route für den Streckenabschnitt Dinslaken.

Für die Durchführung von gezielten Rettungs- und / oder Löschmaßnahmen ist ein ungehinderter Zugang für die Feuerwehr Dinslaken auf den Gleiskörper im Verlauf der BETUWE- Route im Stadtgebiet Dinslaken auf Dauer sicherzustellen; dies schließt die Herstellung erforderlicher Zufahrten für Einsatzfahrzeuge ein.

Hierzu sind nachfolgende Maßnahmen erforderlich:

- 1.1 In einem Abstand von max. 200 m sind Notausgangstüren in den Lärmschutzwänden zu installieren. Diese müssen sich jederzeit leicht und ohne fremde Hilfsmittel, z. B. Schlüssel, vom Bahnkörper aus in Fluchrichtung öffnen lassen. Diese Türen sind ausreichend zu kennzeichnen, damit flüchtende Personen auch während der Dunkelheit ohne Verzögerung den Bahnkörper im Gefahrenfall verlassen können. Die lichte Durchgangsbreite der Türen soll > 2,50 m betragen, die einen fußläufigen Begegnungsverkehr mit Krankentragen zulässt. Auf den Streckenabschnitten mit 3 Lärmschutzwänden ist die Führung der Notausgangstüren geradlinig durch alle 3 Wände auszubilden. Bahnübergänge und Straßenkreuzungen müssen bei der Berechnung und Planung der Notausgangstüren berücksichtigt werden. Dabei ist die Feuerwehr der jeweiligen Gemeinde beratend zu beteiligen. Gerade im Innenstadtbereich bereits vorhandene Bahnübergänge und Straßenkreuzungen sind zu berücksichtigen, so dass hier Zugänge in kürzeren Intervallen notwendig und möglich sind.
- 1.2 Die v. g. Türen sind gleichzeitig Angriffswege für die Einsatzkräfte. Sie müssen sich durch geeignete Maßnahmen, z. B. mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223, durch die Einsatzkräfte der Feuerwehr leicht und zu jeder Zeit öffnen lassen.
- 1.3 In unmittelbarer Nähe der Notausgangstüren sind auf der Seite der Bahnkörper sogenannte handbetriebene Transportdraisinen zu deponieren, die zum Transport von verletzten Personen und/oder zum Transport von Einsatzgeräten eingesetzt werden können. Sie müssen in ihren Ausmaßen so konstruiert sein, dass sie min-

destens 2 Krankentragen aufnehmen können. Weiterhin müssen sie geeignet sein, Einsatzgeräte mit einem Gesamtgewicht von ca. 2 to aufzunehmen.

Ferner sind auf der BETUWE - Route insgesamt 3 Kombifahrzeuge Straße/Schiene vorzuhalten, um im Bedarfsfall Personen und Material über weitere Strecken transportieren zu können. An welchem Standort die Fahrzeuge stationiert werden, ist mit den Feuerwehren an der Strecke abzustimmen.

- 1.4 Von der öffentlichen Verkehrsfläche sind insbesondere für die Einsatzkräfte der Feuerwehr Dinslaken geradlinige Zu- und Durchgänge erforderlich. Die Zu- und Durchgänge müssen > 2,50 m breit sein und die lichte Durchgangshöhe muss mindestens 2 m betragen.
- 1.5 Sofern Gleiskörper weiter als 50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegen, müssen Zufahrten/Durchfahrten entsprechend der BauO NRW, § 5, (siehe auch VVBauO NRW) errichtet sein bzw. werden. Sie müssen für bis zu 16 Tonnen-Feuerwehrfahrzeuge ausreichend befestigt und tragfähig sein. Diese Zu- und Durchfahrten sind so breit zu planen und auszuführen, dass für Rettungsfahrzeuge ein Begegnungsverkehr gewährleistet ist. Halte-/Ausweichbuchten können dieser Forderung entsprechen. Es ist auf Dauer sicherzustellen, dass die v. g. Zu- und Durchfahrten nicht durch parkende Fahrzeuge versperrt werden. Sperrvorrichtungen müssen sich mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223 öffnen lassen.
- 1.6 Für material- und/oder personalintensive Einsätze sind Aufstell-, Bewegungs- und Wendeflächen als auch Bereitstellungsräume für die Einsatzfahrzeuge vorzusehen.
- 1.7 Die Zugänge/Zufahrten müssen für den Transport der technischen Einsatzmittel inkl. Tragepersonal breit genug sein. Ein Begegnungsverkehr in diesen Zugängen ist gerade für die erste Einsatzphase wichtig (Rettung von Personen aus dem Bereich der Bahnstrecke und gleichzeitiger Transport von Rettungsgeräten zur Einsatzstelle). Die parallel an den beidseitig äußeren Gleisen verlaufenden Rettungswege müssen eine ausreichende Breite in Anlehnung an die im § 5 Bauordnung NRW geregelten Breite für Zu- und Durchgänge von mindestens 1,25 m aufweisen.
- 1.8 Auch während der Bauphase müssen die Straßen für Brandschutz- und Rettungsdienstfahrzeuge jederzeit befahrbar sein.

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

3. Für den gesamten Streckenverlauf der BETUWE - Route im Stadtgebiet Dinslaken sind Feuerwehrpläne entsprechend der DIN 14095 in Abstimmung mit der Feuerwehr Dinslaken zu erstellen und der Feuerwehr für den jeweiligen zuständigen Abschnitt zur Verfügung zu stellen. Diese Feuerwehrpläne müssen in der Folgezeit, wenn erforderlich, aktualisiert und ausgewechselt werden.

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

4. Für die Feuerwehr Dinslaken sind an der Strecke handbetriebene Erdungsschalter nach niederländischem Vorbild in ausreichender Anzahl erforderlich.

5. Es ist seitens der Bahn sicherzustellen, dass bahntypische Einsatzszenarien von Einsatz- und Führungskräften praktisch trainiert werden können.

Die Stadt Dinslaken fordert, die feuerwehrtechnische Ausstattung der Feuerwehr je nach Einsatzszenario individuell zu ergänzen bzw. durch die DB AG zu beschaffen und zu unterhalten.

Die hieraus resultierenden fachlich begründeten Anforderungen sind gemeinsam mit der Feuerwehr Dinslaken zu definieren und in einem zu erstellenden Anforderungskatalog darzustellen.

Der Anforderungskatalog der Feuerwehren orientiert sich an den Ergebnissen von Sicherheitsanalysen und den eigenen Erfahrungen an der Bahnstrecke.

Von Seiten der DB-AG ist eine Schwachstellenanalyse der Strecke bzw. Streckensicherheit und der Gefahrenvorsorge vorzulegen und mit der örtlichen Feuerwehr abzustimmen.

Aus den Planfeststellungsunterlagen ergibt sich kein Sicherheitsnachweis. Die Nachweispflicht für einen gefahrlosen Anlagenbetrieb betrifft jedoch den Vorhabenträger, der im Rahmen der Vorhabenzulassung Sicherheitsnachweise vorzulegen hat.

7.2 Allgemein

Für jeden Teilbereich der BETUWE - Streckenführung im Stadtgebiet Dinslaken ist eine individuelle Detailplanung zu Fragen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes erforderlich. Die sich daraus ergebenden Fragestellungen bzw. Lösungsansätze sind mit der Feuerwehr der Stadt Dinslaken zu erörtern bzw. abzustimmen.

Für den gesamten Streckenverlauf der BETUWE – Route sind Feuerwehrpläne entsprechend der DIN 14095 zu erstellen und den Feuerwehren für den jeweiligen zuständigen Abschnitt zur Verfügung zu stellen. Diese Feuerwehrpläne müssen in der Folgezeit, wenn erforderlich, aktualisiert und ausgewechselt werden.

Die Konstruktion der Wendeanlagen am Ende der Stichstraßen ist nicht erkennbar. Die Ausführung soll gemäß der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ausgeführt werden. Als Mindestanforderung wird der Wendehammertyp 2 auszuführen sein. Auch hier bleibt es bei der bereits bekannten Forderung:

Sofern Gleiskörper weiter als 50m von der öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegen, müssen Zu-/ Durchfahrten in Anlehnung an §5 der BauO NRW §5 (siehe auch VVBauO NRW) errichtet sein bzw. werden. Sie müssen für bis zu 16 Tonnen Feuerwehrfahrzeuge ausreichend befestigt und tragfähig sein. Diese Zu- / Durchfahrten sind so breit zu planen und auszuführen, dass für die Rettungsfahrzeuge ein Begegnungsverkehr gewährleistet ist. Halte-/Ausweichbuchten können dieser Forderung entsprechen. Es ist auf Dauer sicherzustellen, dass die vg. Zu- und Durchfahrten nicht durch parkende Fahrzeuge versperrt werden. Sperrvorrichtungen müssen sich mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223 öffnen lassen.

Für material- und/oder personalintensive Einsätze sind Aufstell-, Bewegungs- und Wendeflächen als auch Bereitstellungsräume für die Einsatzfahrzeuge vorzusehen.

Die gesamte zeichnerische Darstellung der BETUWE – Route muss als gedrucktes Kartenmaterial in verschiedenen Maßstäben (DIN14095) und digital als Bestandteil eines Computerprogramms, welches mit den Einsatzleitrechnern der Leitstellen korrespondiert, vorliegen. Die Schnittstellen der verschiedenen Programme sind mit den Herstellern von Einsatzleitrechnern zu erarbeiten bzw. so zu erstellen, dass der Beamte der Leitstelle Feuerwehr, als auch der Mitarbei-

ter der Leitstelle Bahn, diese Pläne sofort auf seinem Monitor erkennen und somit in kürzester Zeit eine sachgerechte Alarmierung der Einsatzkräfte erfolgen kann.

Die eindeutige Benennung der Strecke, der genaue Einsatzbereich bzw. das Schadenereignis muss in Anlehnung an die Alarmierung der Brandschutzeinheiten, wie z. B. bei einem Wohnungsbrand, identisch sein. Dabei wird sich grundsätzlich an angrenzende Straßen und Gebäuden mit Hausnummern orientiert. Dieser Sachverhalt ist in die Einsatzplanung der Feuerwehren, als auch in der Gefahrenabwehrplanung Ihres Unternehmens zwingend mit einzubeziehen.

Die Verwendung bahnspezifischer Begriffe (z. B. Strecke 2270) ist nicht zielführend und muss vermieden werden. Die Mitarbeiter der Notfallleitstellen, der Notfallmanager der Deutschen Bahn AG und die Einsatzkräfte der kommunalen Feuerwehr müssen die gleiche Sprache sprechen, wenn es um die genaue Benennung des Einsatzortes geht. Der ausrückende Einsatzleiter wird sich bereits auf der Anfahrt mit Hilfe seiner Einsatzpläne, die Größe der Pläne darf das Maß DIN A3 nicht über- oder unterschreiten, orientieren können und somit die schnellste Anfahrt und den besten Zugangspunkt zum Ort des Geschehens zeitoptimiert festlegen.

Die Vereinbarung der Innenminister und Innensenatoren der Länder, den kommunalen Feuerwehren Kartenmaterial zur Verfügung zu stellen, bleibt hiervon unberührt. Die hier im Fokus der Betrachtung stehende BETUWE – Route erfordert eine Einsatzplanung, die auf der Basis der Planfeststellungsunterlagen nicht möglich ist.

Die zum Teil 4 Meter hohen Lärmschutzwände lassen eine Inaugenscheinnahme der eventuellen Einsatzlage selbst nicht zu. Die Einsatzstelle kann nur durch Öffnen der Rettungstüren begutachtet werden. Dieses bietet eine besondere Gefahr und zeitliche Verzögerung für die erfolgreiche Gefahrenabwendung. Aus diesem Grund fordert die Feuerwehr eine Transparenz in den geschlossenen Lärmschutzwänden in Form von durchschaubaren Elementen. Die genaue Anordnung muss mit der Feuerwehr abgesprochen werden.

Der Wegfall des BÜ Jägerstrasse wird in der Planungsgrundlage mit einem Bauvorhaben Dritter (blaue Einfärbung) kompensiert. Um taktisch und schutzzielorientiert als Feuerwehr arbeiten zu können, muss die Anbindung an die Brinkstraße, linksseitig der Bahnanlage vor Schließung des BÜ Jägerstraße abgeschlossen sein.

Der Wegfall des BÜ Holtenerstraße ist für die Feuerwehr taktisch unvorteilhaft. Eintreffzeiten der Einsatzkräfte zu den links der Bahngleise liegenden Gebiete verlängern sich durch die Umfahrung zu anderen Eisenbahnüberführungen. Die weiter erhaltene Eisenbahnüberführung Land-

wehrstraße (km 12,715) und die Straßen linksseitig der Bahngleise muss für Feuerwehrfahrzeuge nutzbar sein. Die Durchfahrtshöhe des Bauwerks muss mind. 3,5m betragen.

Gleichzeitig wird auf die Problematik der Straßennamen hingewiesen. Die Holtenerstraße wird mittig durch den Bahnkörper geteilt, hier kann es zu Verzögerungen beim Auffinden von Einsatzstellen kommen.

Die Eisenbahnüberführung Dianastraße stellt sich mit ihrer Durchfahrtshöhe von 2,8m als zu niedrig für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge dar. Die Feuerwehr empfiehlt bei der anstehenden Baumaßnahme hier die Mindesthöhe von 3,5m herzurichten.

Zur Löschwasserversorgung befindet sich im Sicherheitskonzept des Vorhabenträgers keine konkrete Aussage. Bei einem Treffen mit den Feuerwehren des AK Streckensicherheit wurde verlautbart, dass seitens des Vorhabenträgers kein Handlungsbedarf gesehen wird, weil die Löschwasserversorgung entlang der Eisenbahninfrastruktur rechtlich nicht gefordert sei. Es wurde auf die gemeindliche Verpflichtung nach §1 Abs. 2 FSHG hingewiesen, welche eine den örtlichen Verhältnissen angemessene Löschwasserversorgung zu stellen hat. Der jetzige Zustand ist nicht ausreichend um die erforderlichen 6000 L/min im Streckenabschnitt Dinslaken zu erfüllen.

Die zunehmende Anzahl der Gefahrguttransporte ist aber ein Produkt der Ausbaustrecke und der bevorstehenden Blockverdichtung. Hier geht die Feuerwehr von einer erhöhten Brandlast oder auch Brandgefährdung durch Nutzer der Bahnstrecke aus. Dieses wiederum findet auch im §1 Abs. 2 FSHG Anwendung und geht zu Lasten des Eigentümers, Betreibers oder sonstige Nutzungsberechtigte. Aus diesem Grund und zur Aufrechterhaltung der finanziellen Handlungsfähigkeit der Kommune fordert die Stadt Dinslaken daher eine Finanzierung des Aufwandes für die Löschwasserversorgung durch den Vorhabenträger.

Um die Lücken der vorhandenen Löschwasserversorgung zu den im AK Streckensicherheit geförderten Mengen auszugleichen, müssen im Dialog Feuerwehr / Vorhabenträger Lösungen gefunden werden wie z. B. Schlauchwagen, Tanklöschfahrzeuge, Hochleistungspumpensysteme (HFS, Hytrans fire System) zur Wasserentnahme in großer Menge aus offenen Gewässern, Löschbrunnen und / oder Löschteiche.

7.3 Rettungswege

Rettungswege und Zufahrten sind im AK Streckensicherheit von der Feuerwehr formuliert worden. Die in der Planungsunterlage zum PFA 1.3 eingereichten Pläne im Maßstab 1:5000 und die Pläne mit eingezeichneten Rettungstüren im Maßstab 1:1000 lassen diese Anforderungen völlig unberücksichtigt.

Die ausgeführten Zuwegungen sind zum Teil nicht korrekt ausgeführt. Beispielhaft wurden Straßen, welche nicht mehr funktionstüchtig vorhanden sind berücksichtigt (Beispiel Kniestraße), Rettungswege wurden durch Sackgassen im Bereich der B8 geplant. Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass auf der Grundlage der Planfeststellungsunterlagen eine angemessene Beurteilung der Rettungswegkonzeption nicht möglich ist.

Nach einem Dialogsgebot zwischen dem AK Streckensicherheit und dem Vorhabensträger durch den Projektbeirat in Berlin, fand am 10.12.2012 eine Streckenbefahrung mit zwei Mitarbeitern /-innen vom Team öffentlich- rechtliche Angelegenheiten ABS 46/2 I.BV-W-P(2) der DB Netze, der Feuerwehr Dinslaken und des Sprechers des AK Betuwe Streckensicherheit statt.

So sind abweichend von der Forderung des AK Streckensicherheit schon einmal mögliche Zuwegungen, Rettungstür- Standorte und technische Möglichkeiten besprochen worden.

Grundsätzlich wird die Forderung nach 200m Abstände seitens der Feuerwehr befürwortet. Einsätze unter schwerem Atemschutz, Chemikalien- Schutz- Anzug, mit schwerem technischem Gerät sind extrem körperlich anstrengend. Fußläufig ist jeder Meter soweit als möglich einzusparen, er kostet Energie und somit wertvolle Atemluft aus dem Atemschutzgerät. Das vermindert die Einsatzzeiten vor Ort dramatisch und erhöht massiv den Personalansatz.

Die in der folgenden Aufzählung gelisteten Zuwegungen und Orte für Rettungstüren stellen sich als erstes Ergebnis dieser Streckenbefahrung dar. Sie sind nicht abschließend beurteilt.

Die Zuwegungen zu den Rettungstüren (Plan 4.13.VAUP.103.0.pdf) wurden zur Vereinfachung der Darstellung der feuerwehrtechnischen Sicht rechts und links des Bahnkörpers durchnummeriert. Im folgenden werden Möglichkeiten und Vorschläge erst rechts, dann links der Bahn dargestellt.

RECHTS:

Rettungsweg / Zuwegung	Streckenkilometer
1. Jägerstrasse	10,27
Zwischenzugang Brinkstr. Brückenbauwerk	10,57
2. entfällt	10,69
3. von Kniestraße auf Hügel/Holtener Str.	11,33
4. Nicht nutzbar (Am Talgraben)	11,75
5. Küpperstr. - oder Hochstraße wenn linkseitig Maßnahmen ergriffen werden.	12,22 / 12,37
6. Kregelstr. Vorverlegung an das Brückenbauwerk	12,73
7. Karl-Heinz-Klingen-Str.	13,15
8. Hünxer Str. Brückenbauwerk	13,42
9. Weseler Str. (B8) auf den Güterbahnhof wenn	14,39

Gleisfreiheit garantiert wird und eine Umfahrung des alten Stellwerkgebäudes mit FW Aufstellflächen erfolgt.	
10. Hedwigstr.	14,8
11. Dianastr.	15,5
12. Bertastr.	15,76
13. Angelikastr. unter eventueller Anbindung an die Baustrasse auf Voerder Gebiet (Lohberger Entwässerungsgraben)	16,29

Distanz zwischen den Rettungswegen

1 bis Zwischenzugang	300 m
Zwischenzugang bis 3	760 m
3 bis 5	890 / 1040 m
5 bis 6	510 / 360 m
6 bis 7	420 m
7 bis 8	270 m
8 bis 9	970 m
9 bis 10	410 m
10 bis 11	700 m
11 bis 12	260 m
12 bis 13	530 m

LINKS:

Rettungsweg / Zuwegung	Streckenkilometer
1. Tackenstr.	10,27
Zwischenzugang 1- Brinkstr. Brückenbauwerk	10,58
Zwischenzugang 2- Baustraßenerhalt zumind. in Teilbereichen	11
2. Holtener Str. (Nur als Stich ohne Wendemöglichkeit machbar.	11,33
Zwischenzugang 3- Baustraßenerhalt zumind. in Teilbereichen	11,7
Zwischenzugang 4- Landwehrstr. Mit Feuerwehraufstell- fläche	12,5
Zwischenzugang 5- MCS/Stichstr. Brückenbauwerk mit Herstellung einer Abfahrtmöglichkeit über den Radweg.	13,25
3. Hünxer Str. Brückenbauwerk	13,42
Zwischenzugang 6- Bahnstr. Alte Bunkeranlage	13,8
4. Wilhelm-Lantermann-Str. Bahnhof (keine Maßnahmen)	13,94
5. Theodor-Körner-Str. Zufahrt schaffen, Abfahrt über B 8 ermöglichen.	14,32
6. Am Drahtwerk 24	14,96
7. Amalienstr. verlegt aufs Ende der Straße	15,4
8. Annastr.	15,71
9. Helenenstr. Zufahrt und FW Aufstellflächen schaffen, evtl. Abfahrt über im Wohnungswald vorhandenen Zuwegungen, welche auch als Baustraße genutzt werden.	16,21

Distanz zwischen den Rettungswegen

1 bis Zwischenzugang 1	310 m
Zwischenz. 1 bis Zwischenz. 2	420 m
Zwischenz. 2 bis 2	330 m
2 bis Zwischenz. 3	370 m
Zwischenz. 3 bis Zwischenz. 4	800 m
Zwischenz. 4 bis Zwischenz. 5	750 m
Zwischenz. 5 bis 3	170 m
3 bis Zwischenz. 6	380 m
Zwischenz. 6 bis 4	140 m
4 bis 5	380 m
5 bis 6	640 m
6 bis 7	440 m
7 bis 8	310 m
8 bis 9	500 m
9 bis 10	490 m

7.4 Gefahrguttransporte

Auf Seite 26 unter dem Punkt 3.5.2 „Gefahrguttransporte“ wird die Sicherheit des Transportwegs Schiene als sicherstes Verkehrsmittel dargestellt. Hier bleibt aber zu berücksichtigen, dass Sicherheitskonzepte benötigt werden. Die Kommune ist grundsätzlich für die örtliche Feuerwehr zuständig. Ohne geeignete vorbeugende Maßnahmen sind Feuerwehren von dem zu erwartenden Risikopotenzial überfordert.

Diese Situation nimmt der Vorhabenträger praktisch nicht zur Kenntnis. Die Streckensicherheit hat im gesamten Erläuterungsbericht eine Größe von weniger als 2 Seiten. Durch Streckenauslastung und der beabsichtigten Blockverdichtung steigt auch das Unfallrisiko. Tausende von Litern Gefahrgut fahren in unmittelbarer Nähe zu Wohn- und Geschäftshäusern durch teils dicht besiedelte Gebiete. Das Unglück von Viareggio (Italien) am 01.07.2009 zeigt deutlich auf, welche Größenordnungen, Unfälle mit Gefahrguttransporten erreichen können.

Ein Einlaufen von Gefahrgut in städtischen oder auch privaten Kanalsystemen sowie ein Einlaufen in Entwässerungsgräben durch Leckagen mit Produktaustritt an Waggons ist zu verhindern.

Ferner ist zu klären, wie die örtliche Feuerwehr schneller an die Informationen über die Art des Produktes und die Menge des Produktes kommt. Die IST- Situation ist unbefriedigend, da Meldungen über die Bahn- Leitstelle, über die Feuerwehrleitstelle bis hin zur Einsatzleitung vor Ort, zu viel Zeit in Anspruch nehmen. Hier sind auch die privaten Eisenbahnunternehmen heranzuziehen. Der Streckenbetreiber muss jederzeit Auskunft über beförderte Gefahrgüter geben können, ungeachtet des transportierenden Eisenbahnunternehmens. Produkt, Hersteller, Versender

und Empfänger sind für die Feuerwehr notwendige Informationen zur Gefahrenabwehr bei verunfallten Gefahrguttransporten.

Geschwindigkeitsbegrenzungen insbesondere bei Gefahrguttransporten wären ein Mittel um das Unfallrisiko zu mindern. Im Streckenbereich Dinslaken verspringt das neu zu bauende 3. Gleis von der rechten Bahnseite auf die linke Bahnseite. Hier wäre ein Tempolimit ein geeignetes Mittel.

Im Bereich des alten Güterbahnhofs sind mehrere Gleise in Form als Abstell- bzw. Überholgleis in den Planungsunterlagen dargestellt. Sollten hier Gefahrgüter zwischengeparkt werden, ist das der örtlichen Feuerwehr anzuzeigen.

Die Notwendigkeit, mögliche Gefahrgutunfälle in die Betrachtung der Feuerwehren und die damit einhergehende Planung zur Gefahrenabwehr mit einzubeziehen, ist unbestritten. Es wäre fahrlässig, der Argumentation der DB in dieser Form zu folgen. Im AK Streckensicherheit ist mit den Feuerwehren im Sinne der fachlich geprägten Kooperation, gemeinsam nach Lösungen zu suchen.

8. Entwässerung und Abwasserbeseitigung

8.1 Entwässerung

An mehreren Stellen kreuzen Leitungen der Schmutz- und Regenwasserkanalisation die DB-Strecke. Hierzu wurden in der Vergangenheit mit der DB entsprechende vertragliche Regelungen getroffen.

Aufgrund der Verlegung eines neuen Gleises werden Flächen, die sich im Eigentum der Stadt Dinslaken befinden, in Anspruch genommen. Auf diesen Flächen befinden sich Bauwerke der Entwässerung der o. g. Leitungen, die zukünftig im unmittelbaren Gleisbereich liegen würden. Zum Betrieb der Leitungen ist eine Verlagerung dieser Bauwerke zwingend erforderlich. Die notwendigen Kosten sind vom Vorhabenträger zu tragen. Für diese Leitungen ist eine grundbuchliche Sicherung, soweit ein Übergang an die DB erfolgt, einzutragen.

Dies betrifft folgende Leitungen gem. Bauwerkverzeichnis:

Lfd. Nr. 620 t: 2 Schmutzwasserdruckrohrleitungen DN 125 PW Angelikastraße

Lfd. Nr. 620 q: Regenwasserkanal DN 1200 Berta-/Angelikastraße

Lfd. Nr. 605: Regenwasserkanal DN 600 Brinkstraße

Zu der hydraulischen Berechnung sind von hier keine Anmerkungen zu machen.

Für die Unterhaltung der Versickerungsbecken wird zwar lt. Erläuterungsbericht ein Seitengraben hergestellt. Zu der Anbindung an das Straßennetz fehlt jedoch eine Aussage bzw. eine Darstellung in den Unterlagen.

Zu prüfen ist, ob die geplante Einleitung in den Mischwasserkanal Jägerstraße nicht in das Gewässer Landgraben erfolgen kann, um den wasserwirtschaftlichen Ansätzen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser in der Emscherregion Rechnung zu tragen.

Die Art und Weise der Einleitungsstellen der Stränge, die in ein Gewässer einleiten, sind mit der Stadt Dinslaken abzustimmen, soweit die Unterhaltungspflicht ihr obliegt.

Entgegen der Darstellung im Erläuterungsbericht handelt es sich bei dem Durchlass bei km 11,680 um eine Kreuzung der Bahnlinie mit dem Gewässer Leitgraben. Der Leitgraben ist der Vorfluter für mehrere im Trennsystem entwässernde Einzugsgebiete des Ortsteiles Hiesfeld zur Emscher. Die geplante Querschnittserweiterung ist hydraulisch sicherlich ausreichend. Für das Gewässer sollte jedoch analog – wie beim Rotbach – aus ökologischen Gründen der Querschnitt des Durchlasses so gestaltet werden, dass das Gewässerprofil außerhalb der Kreuzung realisiert werden kann.

Die Mehraufwendungen für die Gewässerunterhaltung aufgrund der Verlängerung der Durchlässe sind dem Gewässerunterhaltungspflichtigen durch den Erschwerer (DB) gem. Landeswassergesetz zu erstatten.

8.2 Abwasserbeseitigungsanlagen

Durch die Maßnahme werden eine Vielzahl von städtischen Leitungen der Schmutz- und Regenwasserkanalisation betroffen. Im Wesentlichen kreuzen diese Leitungen im Bereich von Überführungsbauwerken. Hierfür sind im Rahmen der Durchführung von Maßnahmen an den Bauwerken Abstimmungen zwischen DB und Stadt auf der Basis der vorhandenen vertraglichen Regelungen zu treffen. Nach der Beurteilung aufgrund der vorhandenen Unterlagen sind insbesondere drei Kreuzungen betroffen, wo bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung des zukünftigen Betriebes dieser Leitungen gemäß den rechtlichen Vorgaben notwendig sind.

Hier handelt es sich im Einzelnen um

- a) BW Nr. 620 t: 2 Schmutzwasserdruckrohrleitungen DN 125 des Pumpwerkes Angelikastraße
- b) BW Nr. 620 q: Regenwasserkanal DN 1200 Berta-/Angelikastraße
- c) BW Nr. 605: Regenwasserkanal DN 600 Brinkstraße

Bei den Maßnahme a) und b) befinden sich die zu ändernden Schachtbauwerke auf städtischen Grundstücken, die von der DB für die Realisierung der Maßnahmen erworben werden sollen. Darum sind die notwendigen Kosten vom Vorhabenträger, unabhängig von den vertraglichen Regelungen, zu tragen.

Die unter BW Nr. 620 k aufgeführten Druckrohrleitungen werden nicht von der Stadt Dinslaken, sondern vom Lippeverband betrieben. Insoweit ist das Bauwerksverzeichnis zu berichtigen.

9. Bauwerke und Bauabwicklung

9.1 Allgemein

Die Unterlagen enthalten weder Konzepte über die Art und Weise der baulichen Ausführung der Eisenbahnüberführungsbauwerke noch eine Aussage zur zeitlichen Abwicklung. Insbesondere durch die komplette Erneuerung einzelner Bauwerke sowie der Baumaßnahmen zur BÜ-Beseitigung wird erheblich in das bestehende Straßennetz der Stadt Dinslaken eingegriffen und betrifft sowohl den motorisierten wie auch den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. Daher ist einvernehmlich eine Abstimmung über die Art und Weise der auszuführenden Bauverfahren für die Herstellung, insbesondere auch der zeitlichen Abwicklung als Basis eines Baukonzepts im Sinne eines Baustellenmanagements durchzuführen. Dies ist mit der Stadt Dinslaken als Straßenbaulastträger wie auch als örtliche Straßenverkehrsbehörde dringend abzustimmen, um die verkehrlichen Auswirkungen auf das zwingend erforderliche Maß zu minimieren und eine verkehrsverträgliche Abwicklung der Maßnahme für alle Verkehrsteilnehmer als oberstes Ziel zu definieren. Darin sind Maßnahmen Dritter wie auch städtische Maßnahmen, die Auswirkungen auf das Verkehrsnetz haben, zu berücksichtigen. Darum sind in den Abstimmungsprozess alle Verkehrsträger einzubinden. Nur so ist z. B. die Verkehrssicherheit für den Schülerverkehr zu gewährleisten, der von der Maßnahme insbesondere tangiert wird.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Verlängerung der Bauwerksanlagen aufgrund des 3. Gleises eine Ergänzung der Beleuchtung zur Vermeidung von Angsträumen innerhalb der „Tunnelbauwerke“ erfordert, die mit der Stadt Dinslaken abzustimmen ist, soweit die Beleuchtungsanlagen nach § 14 EkrG den Straßenanlagen zu ordnen sind und vom Vorhabenträger zu tragen ist.

Nachfolgend einige Anmerkungen zu einzelnen Bauwerken:

BW - Nr.	Landgraben
	In km 10,064 kreuzt das Gewässer Landgraben die Bahnlinie. Eine Aussage dazu, welche baulichen Maßnahmen hier vorgesehen sind, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Der Landgraben wurde gerade durch eine bauliche Maß-

nahme im Rahmen des Regenwasserabkoppelungsprogrammes der Em-scher-Genossenschaft mit Zuwendungen wieder revitalisiert. Ein Erhalt und Ver-längerung des Durchlasses in Abstimmung mit den zuständigen Behörden ist zwingend zu fordern.

BW - Nr. 52 Eisenbahnüberführung Jägerstraße

Zur allgemeinen Stellungnahme zur Bahnübergangsbeseitigung verweise ich auf die Ausführungen in 12.1.

Straßenbaulastträger der Jägerstraße als Landesstraße (L4) ist das Land NRW, die in diesem Teilstück keine Ortsdurchfahrt ist. Durch den Neubau der Ersatzstraße nur für den KFZ-Verkehr bleibt die Frage der Zuständigkeiten für die vorhandenen Nebenanlagen (Gehweg, Radweg) ungeklärt. Da hier keine Ortsdurchfahrt vorliegt, ist alleiniger Kreuzungsbeteiligter der Straßenbaulast-träger der Landesstraße. Dafür spricht auch, dass zumindest auf der südlichen Seite die vorhandene Nebenanlage als Radweg ausgewiesen ist und zu un-terstellen ist, dass die straßenverkehrsrechtliche Ausweisung mit der Widmung in Einklang steht. Darum besteht dringender Gesprächsbedarf zwischen den hier Beteiligten, um die erforderliche Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreu-zungsgesetz vorzubereiten. Eine Unterführung für den Fußgänger und Radfah-er an dieser Stelle steht im Interesse der Stadt Dinslaken.

Insoweit ist die Regelung im Bauwerksverzeichnis zu berichtigen, dass die Straßenanlagen zukünftig von der Stadt Dinslaken zu unterhalten sind. Eine endgültige Regelung der Unterhaltung der Straßenanlagen bleibt dem Abschluß der Vereinbarung vorbehalten.

BW - Nr. 54 Eisenbahnüberführung Holtener Straße

Wie schon bei der EÜ Jägerstraße wird auf die Stellungnahme unter Pkt. 12.2 verwiesen.

Im Bauwerksverzeichnis ist wiederum die Stadt Dinslaken als zukünftiger Un-terhaltungspflichtiger der Treppen, Rampen und Entwässerungsanlagen aus-gewiesen. Kreuzungsbeteiligter ist hier der Kreis Wesel, da im unmittelbaren Kreuzungsbereich dieser Straßenbaulastträger ist. Auch hier ist das Bauwerks-verzeichnis zu korrigieren und die endgültige Regelung verbleibt der Vereinba-rung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz vorbehalten.

- BW - Nr. 55 Landwehrstraße/ Küpperstraße
- Geplant ist die Erweiterung des vorhandenen Eisenbahnüberführungsbauwerkes für den Fuß- und Radverkehr um eine Gleisbreite auf der westlichen Seite sowie die Errichtung der Lärmschutzwand auf der östl. Seite. Diese beide von der DB veranlassten Maßnahmen führen zu einer Verlängerung des vorh. Bauwerkes von heute 9,45 m auf rd. 18,70 m lt den Planunterlagen. Bei einer Zustimmung zur Forderung eines durchgehenden Lärmschutzes auf der westlichen Seite würde die Verlängerung des Bauwerkes sich um ca. 1,50 m noch vergrößern. Die vorhandene lichte Höhe von 2,11 m sowie die lichte Weite von 4,06 m bleibt unverändert. Aufgrund der Verdoppelung der Länge des Bauwerks ist die Beibehaltung der lichten Höhe nicht akzeptabel. Es entsteht ein schlauchartiges Bauwerk, das in keinster Weise den heutigen Ansprüchen an eine Fuß- und Radwegunterführung entspricht und dementsprechend keine Akzeptanz bei den Nutzern findet.
- Die Stadt fordert eine komplette Erneuerung des Bauwerk mit einer lichten Höhe von 3,00 m, wie sie lt. den „Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen für planfreie Querungsanlagen anzustreben ist. Damit wäre eine gemeinsame Nutzung dieser durch den Fußgänger und Radfahrer gegeben.
- BW - Nr. 56: Landwehrstraße / Ziethenstraße
- Das bestehende Brückenbauwerk wird komplett zurückgebaut. Die lichte Durchfahrtshöhe des neuen Bauwerks wird um 20 cm auf 3,98 m angehoben. Die lichte Weite bleibt mit 10,00 m unberührt.
- Durch diese Erhöhung der Durchfahrtsfahrtshöhe wird zum Teil die Einschränkung für den Kfz-Verkehr aufgrund der Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Holtener Straße kompensiert. Dies führt aber zudem zu einer höheren Frequentierung der Landwehrstraße und der Oststraße.
- BW - Nr.57 : Rotbach
- Das bestehende Eisenbahnüberführungsbauwerk wird komplett zurückgebaut. Die lichte Weite des Bauwerks wird von 6,30 auf 12,00 m erhöht, die lichte Höhe des neuen Bauwerks beträgt ca. 5,00 m. Durch die Vergrößerung der lichten Weite können die Böschungen des Rotbachs (einschl. Unterhaltungsweg) im gesamten Bauwerksbereich wie vor dem Bauwerk ausgebildet werden. Die Querschnittsaufteilung ist mit mir als Unterhaltungspflichtigen abzustimmen. Evtl. Mehrkosten für die Unterhaltung, die durch das Bauwerk resultieren, sind durch den Erschwerer abzulösen.

BW - Nr. 60 Bahnhof:

In der Darstellung im Erläuterungsbericht sowie in dem Lageplan zum Bahnhof Dinslaken wird eine Rampe für die barrierefreie Erschließung des vorhandenen Bahnsteigs beschrieben. Nach der mit Datum vom 08.11.2012 mit DB Netze abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung ist die Errichtung einer Aufzugsanlage zur barrierefreien Erschließung des bestehenden Mittelbahnsteiges vorgesehen. Ich bitte um Berichtigung Ihrer Aussage und entsprechende Darstellung im Lageplan.

BW - Nr. 61 Weseler Str.

Aufgrund der Neutrassierung der Gleisanlagen sowie der Anlegung zweier neuer Gleise muss das vorhandene Bauwerk einschließlich der Widerlager komplett erneuert werden. Grundsätzlich wird seitens der Stadt begrüßt, dass diese überörtliche Hauptverkehrsachse zukünftig die heute vorhandene Höhenbegrenzung entfällt, weil für das Bauwerk eine lichte Höhe von mindestens 4,75 m unter Beibehaltung der heutigen Straßenhöhen geplant ist. Aufgrund der Verkehrsbedeutung der Weseler Straße im Netz der Stadt Dinslaken für den motorisierten wie auch den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer ist eine Sperrung dieser Achse über einen längeren Zeitraum nicht möglich bzw. sind für einzelne Bauabschnitte wie z. B. Abbruch auf ein Minimum bzw. verkehrsschwachen Zeiten zu beschränken. Andernfalls würde dies zu einer Belastung der angrenzenden Straßen führen, die die Verkehrssicherheit grundsätzlich in Frage stellen würde, weil gerade dieser Kreuzungsbereich durch die im nahen Umfeld liegenden Schulen stark frequentiert wird und kurze, zumutbare Umwegstrecken nicht zur Verfügung stehen. Zudem ist mit einer zusätzlichen Gesundheitsgefährdung aufgrund der Erhöhung der Immissionswerte in der Umweltzone zu rechnen.

Darum fordert die Stadt Dinslaken für den Neubau dieses Bauwerks nur solche Bauverfahren in der Ausschreibung für die Herstellung der Überbauten zu zulassen, die eine Aufrechterhaltung des Verkehrs gewährleisten. Gründe, die eine solche Vorgehensweise widersprechen, sind mir nicht bekannt. Insofern verweise ich auf Errichtung der Brückenbauwerke Hünxer und Hiesfelder Straße (jetzt Karl-Heinz-Klingen-Straße) in den 90-iger Jahren.

9.2 Baustelleinrichtungsflächen / Baustraßen

Für die Baumaßnahme ist die Inanspruchnahme einer Vielzahl öffentlicher wie privater Flächen vorgesehen. Die Erschließung dieser Flächen erfolgt direkt von öffentlichen Straßen und über Baustraßen als Verbindung zum öffentlichen Straßennetz. Aus den Unterlagen geht nicht hervor,

welche Immissionsbelastungen von der Nutzung dieser Flächen ausgeht, z. B. fehlen Angaben über die Verkehrsbelastungen. Ohne diese Angaben ist eine sachgerechte Beurteilung aus städtischer Sicht nicht möglich.

Gefordert wird die Aufstellung eines Baustellenlogistikkonzeptes, das mit der Stadt Dinslaken sowohl als Straßenbaulastträger als auch als örtliche Straßenverkehrsbehörde abzustimmen ist. Das Baustellenlogistikkonzept soll sich im Wesentlichen auf das Hauptverkehrsstraßennetz stützen und auf Anliegerstraße nur in Ausnahmefällen zurückgreifen.

Die Notwendigkeit eines Baustellenlogistikkonzeptes ergibt sich zudem aus dem Sachverhalt, dass über den Schienenweg nur die anfallenden Oberbaumaterialien entsorgt werden sollen. Die An- und Abfuhr von Baumaterialien (Abfahrt von 18.200 m³ Oberboden und 36.000 m³ überschüssiges Baumaterial, Anlieferung von 49.600 m³ Dammbaustoffen, 2.400 m³ Oberboden und 36.300 m³ Schotter für Baustraßen) soll per LKW erfolgen. Eine Aussage zu der Anlieferung der Oberbaumaterialien (49.200 t Schotter und 21.00 Stck. Betonschwellen) fehlt.

Die Baustraßen sind so zu dimensionieren, dass der Begegnungsfall (LKW / LKW) – soweit nicht eine Einbahnstraßenregelung beabsichtigt ist – möglich ist. Zumindest sind in beiden Fällen Ausweichstellen anzulegen.

Zur Vermeidung von Verschmutzungen der öffentlichen Verkehrsflächen und zum Immissionsschutz der Anlieger sind die Baustraßen grundsätzlich bituminös zu befestigen.

Die Immissionsrichtwerte der AVV Bau sind einzuhalten.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der nördlichen Grenze des PFA 1.3 die auf dem städtischen Grundstück Gemarkung Dinslaken Flur 2 Flurstück 845 vorgesehene Baustraße entsprechend dem Grunderwerbsplan keinen Anschluss an die auf Voerder Stadtgebiet vorgesehene Baustraße hat, obwohl das Baustraßenkonzept dies vorsieht. Hier ist eine Klärung erforderlich.

Im Einzelnen ergibt sich für die einzelnen BE-Flächen folgender Sachverhalt:

BW Nr. 807:

Die Erreichbarkeit dieser BE-Fläche hat direkt von der Brinkstraße (B 8) zu erfolgen. Die Winkelstraße als unbefestigter landwirtschaftlicher Weg kommt aufgrund des vorhandenen baulichen Zustandes nicht in Betracht.

BW Nr. 809/810:

Eine BE-Fläche für den Bau der Rampen für Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung auf der nördlichen Seite (Holtener Straße) fehlt.

BW Nr. 811/842:

Bei dem Bauwerk handelt es sich nicht um die Verlängerung eines Durchlasses zur ökologischen Aufwertung, sondern um die Kreuzung mit dem Gewässer Leitgraben. Durch geeignete Maßnahmen in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen ist die Sicherstellung der Vorflut während der Baumaßnahme zu gewährleisten.

BW Nr. 812:

Auf der südlichen Seite liegt diese Fläche auf gesamter Länge auf dem Leitgraben und hätte eine Verrohrung zur Erhaltung der Vorflut zur Folge. Darum steht diese Fläche nicht zur Verfügung. Eine Erschließung dieser Fläche wäre zudem nur über die Kniestraße, die als Anliegerstraße gewidmet ist, möglich.

BW Nr. 813:

Die Anbindung dieser BE-Fläche ist an die Landwehrstraße geplant. Aufgrund der eingeschränkten Durchfahrthöhe des Bauwerkes Landwehrstraße / Ziethenstraße und der zeitlichen Durchführung der Bauwerkserneuerung muss das gesamte Bauwerk über die als landwirtschaftliche Wege ausgebauten Straßen Landwehr- und Oststraße erfolgen. Beide Straßen sind sowohl von der Breite und der Oberbaudimensionierung hierfür nicht ausgestattet. Aufgrund des in den Unterlagen fehlenden zeitlichen Konzeptes zur Baustellenlogistik kann aufgrund der Eingriffe in das vorhandene Straßennetz durch bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der Betuwe ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der genannten Straße die Folge sein. Daher sind in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger im Vorgriff Maßnahmen auszuführen, die die zugrunde zu legenden Begegnungsfälle ermöglichen. Unabhängig davon ist der vorhandene Zustand der durch den Baustellenverkehr in Anspruch genommenen städtischen Straßen in einer gemeinsamen Begehung zu dokumentieren. Alle aufgrund der Nutzung für den Baustellenverkehr entstandenen Schäden sind durch den Vorhabenträger zu beseitigen bzw. zu tragen.

Die angedachte Führung der Baustraße über die Landwehrstraße ist aufgrund der Erschließungsfunktion nicht möglich, da eine Vollsperrung für den öffentlichen Verkehr aufgrund der vorliegenden Unterlagen nicht möglich ist.

BW Nr. 822, 823, 824, 825: Karl-Heinz-Klingen-Straße

Die Nutzung der o. g. Fläche für die Baustelleneinrichtung ist nicht möglich, weil es sich hier z. T. um öffentliche Grünflächen mit Baubestand, jederzeit zugängliche Anlagen der Abwasserbeseitigungsanlagen sowie Nutzung des Geh- und Radweges in beiden Richtungen handelt, die zwingend aufrechterhalten werden müssen.

BW Nr. 836

Auf dieser Fläche wird die Stadt Dinslaken demnächst ein Regenwasserrückhaltebecken errichten. Damit steht diese Fläche nicht zur Verfügung.

BW Nr. 837

Der Anschluss Baustraße an die Ursulastraße lässt sich nicht verhindern, weil sonst keine Möglichkeit besteht, eine Anbindung an das öffentliche Straßennetz zu schaffen. Hier sind im Vorfeld Maßnahmen mit den beteiligten Behörden insbesondere zur Sicherung des Schulweges wegen der direkt im Umfeld liegenden Grundschule zu ergreifen.

BW Nr. 839/840:

Die Anbindung der Baustraße an die Angelikastraße/Anettenweg wird von hier abgelehnt, weil es sich bei den genannten Straßen um reine Anliegerstraßen handelt, die z. T. verkehrsberuhigt ausgebaut wurden. Die Anbindung hat weiter in Richtung Voerde parallel zum Lohberger Entwässerungsgraben und zur B8 zu erfolgen. Die Kreuzung mit dem Gewässer Wohnungsbusch in Höhe des Durchlasses ist in Abstimmung mit mir provisorisch herzustellen. Aufgrund des Gewässers kann die BE-Fläche in der geplanten Form nicht angelegt werden.

9.3 Baustellenbüro

Durch die Abwicklung der Baustelle werden öffentliche Bereiche/ Flächen und im erheblichen Maße private Grundstücke beeinträchtigt, zur Lösung dieser Konflikte ist es notwendig einen Ansprechpartner vor Ort zu haben.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass während der Bauzeit ein Baustellenbüro eingerichtet wird, wo zu öffentlichen Sprechzeiten Beschwerden oder Änderungswünsche entgegengenommen und bearbeitet werden.

10. SPNV / ÖPNV

Die Stadt Dinslaken ist aufgrund ihrer geographischen Lage Scharnier zwischen dem städtisch geprägten Ruhrgebiet und landschaftlich geprägten Niederrhein. Ein besonderer Standortvorteil sind das landschaftsbezogene Wohnen und die dennoch intensiven Bezüge beziehungsweise guten Verbindungen in den Ballungsraum. Aufgrund dieser Ausrichtung als attraktiver Wohnstandort gibt es einen hohen Anteil an Auspendlern.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der steigenden Kraftstoffpreise gewinnt die Nutzung des ÖPNV mehr und mehr an Bedeutung, was durch die täglich rund 10.400 Ein- und Aussteiger am Bahnhof Dinslaken deutlich wird. Um sowohl die Arbeitsplätze im Ruhrgebiet und an der Rheinschiene als auch die Anschlusspunkte an den Fernverkehr zu erreichen ist die Bahnstrecke somit für die Dinslakener Bevölkerung existenziell. Aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich,

dass eine dauerhafte qualitätsvolle Anbindung auch während der Bauzeit gewährleistet ist. Sowohl die baustellenbedingte Ausdünnung des Fahrplanes, als auch Betriebsunterbrechungen in Form von Sperrpausen sind auf das absolut notwendige Maß und in erster Linie auf nachfragegeschwache Zeiten zu legen.

Aufgrund sowohl der zunehmenden Bedeutung der Strecke Oberhausen-Emmerich für den Güterverkehr als auch der beabsichtigten Bevorzugung von Güterverkehr gegenüber dem Personenschienenverkehr besteht die Befürchtung, dass das Angebot des Personenverkehrs verringert wird und somit Verkehrsbeziehungen zukünftig verschlechtert werden.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass mindestens die in der Prognose des Betriebskonzeptes 2025 aufgeführten Trassenkontingente für den Personenverkehr unter Wahrung der Einhaltung des jeweiligen Fahrplanes auf der Angebotsseite gesichert werden.

Für den SPNV-Nutzer ist der Bahnhof der Einstiegs- oder Endpunkt, hier bestehen besondere Ansprüche an die Qualität und das Sicherheitsbedürfnis, deshalb sind hier die von der Stadt Dinslaken im städtebaulichen Leitbild geforderten Gestaltungen zu beachten.

Bei der Erweiterung der Strecke wird laut Planfeststellungsunterlagen ein zweiter Mittelbahnsteig errichtet, welcher mit einem Aufzug ausgestattet wird. Durch den demographischen Wandel nimmt der Anteil der älteren Bevölkerung – auch in der Nutzung des ÖPNV – erheblich zu. Deshalb wird die Schaffung eines barrierefreien Bahnsteigzugangs mit einem Aufzug begrüßt. Eine Aufzugslösung ist wie unter Punkt 9.1 zum Bauwerk 60 (Bahnhof) inzwischen auch für den Bestandsbahnsteig gefunden. Dieses ist in den Planunterlagen zu berücksichtigen.

Zusätzlich zur guten Erreichbarkeit des Bahnsteiges muss eine attraktive Ausstattung durch ausreichende Beleuchtung sowie ausreichend Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten vorhanden sein.

Im Rahmen des Ausbaus der Strecke um ein drittes Gleis werden die zwei noch bestehenden plangleichen Bahnübergänge entfernt. Dabei wird in bestehende Linienwege des ÖPNV eingegriffen. Einige Haltstellenstandorte sind danach nicht mehr angebunden, hier ist es zur wohnortnahen Erschließung notwendig, dass ein geeigneter Ersatz geschaffen wird.

Während der Bauzeit ist darauf zu achten, dass der Eingriff in den Linienweg des straßengebundenen ÖPNV so gering wie möglich zu halten ist. Dies gilt insbesondere im Bereich von Brückenbauwerken. Hier hat immer eine frühzeitige Abstimmung mit der Stadt Dinslaken und dem Verkehrsunternehmen zu erfolgen.

11. Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit

Mit den Planfeststellungsunterlagen wird ein Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit aus dem Jahr 2010 vorgelegt. Dies kommt zu dem Ergebnis, dass unzulässige Auswirkungen auf Personen und die Umwelt durch magnetische Felder unwahrscheinlich sind.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass Maßnahmen umgesetzt werden, damit keine unzulässige Belastung durch elektromagnetische Felder auftritt.

Die Stadt Dinslaken fordert hinsichtlich einer möglichen Beeinträchtigung von Sachgütern wie z. B. Monitore die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens.

Auf Seite 5 des Gutachtens wird aufgeführt, dass für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 keine Lärmschutzwände geplant sind.

Hier fordert die Stadt Dinslaken eine Klarstellung, ob sich die gutachterlichen Aussagen zur elektromagnetischen Verträglichkeit bei Zugrundelegung der Schallschutzwände verändern.

12. Aufhebung der plangleichen Bahnübergänge

Im Rahmen der Erweiterung der Bahnstrecke um ein drittes Gleis werden die beiden letzten verbleibenden plangleichen Bahnübergänge (BÜ) Jägerstraße/ Sterkrader Straße und Holtener Straße zurückgebaut. An Ort und Stelle wird es für den KFZ-Verkehr keine Querungsmöglichkeit mehr geben. Hingegen wird für den Rad- und Fußverkehr an beiden Standorten eine Querungsmöglichkeit als Tunnel geschaffen. Es ist beabsichtigt, die Landesstraße 4 (Emmericher Straße) zur Aufrechterhaltung ihrer Funktion auf der bahnlinken Seite mit einem signalisierten Knotenpunkt westlich des Brückenbauwerkes der Bahntrasse an die B8 (Brinkstraße) anzubinden. Für dieses Bauvorhaben wird ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Um die Veränderungen in den Verkehrsströmen und so die Auswirkungen der Bahnübergangsschließungen bewerten zu können, ist von der Stadt Dinslaken in 2009 ein Verkehrsgutachten (siehe Anlage 02) in Auftrag gegeben worden. Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass es aufgrund der Bahnübergangsbeseitigung zu Verkehrsverlagerungen kommt, die überwiegend im Kreuzungsbereich Oberhausener Straße / Brinkstraße und der Brinkstraße im Abschnitt zwischen der Oberhausener Straße und der Holtener Straße auftreten. Diese verlagerten Verkehre belasten im wesentlichen die Abbiegebeziehungen der Linksabbieger von der Brinkstraße nach Norden in die Oberhausener Straße und von der Oberhausener Straße rechts ab in die Brinkstraße.

Der Gutachter empfiehlt zu prüfen, ob mit zusätzlichen Rechtsabbiegespuren in der Oberhausener Straße und in der östlichen Knotenpunktzufahrt der Brinkstraße das aufgezeigte Leistungsdefizit beseitigt werden kann. Der Landesbetrieb Straßen NRW hat zwischenzeitlich die östliche Knotenpunktzufahrt im Rahmen der Oberflächensanierung der B8 realisiert.

12.1 Bahnübergang Jägerstraße/ Sterkrader Straße

Die beiden Wohnbereiche des Stadtteils Barmingholten sind ausschließlich durch den Bahnübergang verbunden. Um einer vollständigen Trennung entgegen zu wirken, soll vor Ort eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden. Dieser ist in der vorliegenden

Planung mit einer Treppe und einer Rampe ausgestattet. Die Rampe weist auf beiden Seiten mittig eine 180°-Kehre auf, die von Radfahrern nicht ungehindert befahren werden kann. Für die Einhaltung der Belange des Radverkehrs sind die Trassierungselemente der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) anzuhalten. Hier werden Aussagen zu Radien und Steigungen der Rampe, sowie zu Breite und Ausgestaltung von Überführungsbauwerken gemacht. Insbesondere der gewählte Kurvenradius im Bereich der 180°-Kehre wird gemäß der ERA 2010 in Verbindung mit der Breite der Rampenanlage als ungeeignet angesehen, eine sichere Nutzung der Rampe für Radfahrer und Fußgänger zu gewährleisten.

Die Bestandsaufnahme in Anlage 12.10 kommt zu dem Ergebnis, dass die über den BÜ führende Route des Radverkehrsnetz NRW eine sehr hohe Bedeutung hat und nicht unterbrochen werden darf. Es findet allerdings keine Auseinandersetzung damit statt, dass die geplante Ersatzmaßnahme dies nur unter der Maßgabe gewährleisten kann, dass der Radfahrer sein Fahrrad schiebt. Da ein vorgegebenes Absteigen und Schieben bei Radfahrern in der Regel nicht akzeptiert wird und hier auch nicht überwacht werden kann, ist aufgrund der gewählten Breiten und Entwurfsgeometrie eine Unfallgefahr vorprogrammiert. Dies entspricht in keinsten Weise einem gleichwertigen Ersatz und wird somit abgelehnt.

Bahnlinks befindet sich die Grundschule „Moltkeschule“. Aus diesem Grund wird der BÜ in erhöhtem Maße von Schulkindern über den Tag frequentiert. Tunnellösungen werden von Fußgängern in der Regel als unattraktiv wahrgenommen, da die räumliche Enge und die fehlende Einsichtigkeit von der Rampe aus mangels sozialer Kontrolle einen Angstraum entstehen lässt. Es ist somit unerlässlich, dass das Tunnelbauwerk ansprechend gestaltet und der Bedeutung entsprechend großzügig beleuchtet wird.

Von der Stadt Dinslaken wird gefordert, dass eine regelkonforme Rampenführung geschaffen wird, die für den Radverkehr uneingeschränkt nutzbar ist. Des Weiteren wird eine entsprechend gestaltete und beleuchtete Tunnelgestaltung eingefordert, die der Schaffung von Angsträumen entgegenwirkt.

Für den KFZ-Verkehr wird als Planungen Dritter eine Weiterführung der Emmericher Straße (L4) parallel zur Bahn mit Anschluss an die Brinkstraße (B8) dargestellt. Diese Planung soll in einem eigenen Planfeststellungsverfahren behandelt werden. Da aber die Ersatzlösung eine Folge der Bahnübergangsschließung ist, steht sie in einem engen Zusammenhang.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass der Bahnübergang erst geschlossen wird, wenn die Straßenverbindung hergestellt ist.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass der Bahnübergang für Fuß- und Radfahrer erst geschlossen wird, wenn die Unterführung hergestellt und freigegeben wurde.

Auf der Jägerstraße (Abschnitt Bahnübergang – Oberhausener Straße) befindet sich eine Bushaltestelle mit der Rufbezeichnung „Surmann“, die von den Linien 918, 954 und NE 4 angefahren wird. Nach Schließung des Bahnübergangs kann diese nicht mehr angefahren werden. Es ist notwendig, dass eine Ersatzhaltestelle auf der Emmericher Straße, in kurzer Entfernung zur Tunnelanbindung angelegt wird, damit diese für beide Siedlungsbereiche Barmingholtens weiterhin erreichbar ist. Dieser Ausbau hat dem Stand der Technik entsprechend barrierefrei gemäß der Veröffentlichung des Landesbetriebes Straßenbau NRW „Barrierefreiheit Im Straßenraum, Leitfaden 2012“ zu erfolgen.

Zusätzlich zur Abbindung des Verkehrsweges in Barmingholten sollen beidseitig 4 Meter hohe Lärmschutzwände aus Aluminium zur Ausführung kommen. Hierdurch wird neben der Erschwerung in der Mobilität durch die Tunnellösung auch eine erhebliche optische Barriere erzeugt, die an dieser Stelle städtebaulich als „Mauer“ interpretiert wird.

Hier ist zum Einen eine sachgerechte Gestaltung unter Einbeziehung transparenter Elemente notwendig, um den städtebaulichen Zusammenhang der durchschnittenen Teilbereiche deutlich zu machen. Zum Anderen ist es notwendig, dass die Bereiche im Umkreis der abgebundenen Straßen städtebaulich betrachtet werden. Es ist aus Sicht der Stadt Dinslaken nicht ausreichend nur den direkten Straßenanschluss zurück zu bauen, sondern es müssen die gesamten städtebaulichen Bezüge untersucht und möglicherweise verbessert werden.

Die Stadt Dinslaken fordert die Durchführung eines wettbewerblichen Entwurfsverfahrens für den Bereich des aufgelassenen Bahnübergangs Jägerstraße unter Beachtung der städtebaulichen Gestaltung des Schallschutzes und des verbleibenden Straßenraumes.

12.2 Bahnübergang Holtener Straße

Um einer durch die Auflassung des Bahnübergangs folgenden vollständigen Trennung der Holtener Straße entgegen zu treten, soll vor Ort eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer realisiert werden. Für die Bewohner bahnlinks stellt dies später die einzige Verbindung mit dem Versorgungszentrum Hiesfeld-Mitte dar und ist für die Bewohner bahnrechts der Zugang zu wohnungsnahen Erholungsräumen.

Dieser ist in der vorliegenden Planung mit einer Treppe und einer Rampe ausgestattet. Die Rampe weist auf der bahnlinken Seite mittig eine 180°-Kehre auf, die von Radfahrern nicht ungehindert befahren werden kann. Für die Einhaltung der Belange des Radverkehrs sind die Trassierungselemente der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) anzuhalten. Hier werden Aussagen zu Radien und Steigungen der Rampe, sowie zu Breite und Ausgestaltung von Überführungsbauwerken gemacht. Insbesondere der gewählte Kurvenradius im Bereich der 180°-Kehre wird gemäß der ERA 2010 in Verbindung mit der Breite der Rampenanlage als ungeeignet angesehen, eine sichere Nutzung der Rampe für Radfahrer und Fußgänger zu gewährleisten.

Der Radverkehr spielt seit geraumer Zeit eine wichtige Rolle in der Mobilitätsplanung der Zukunft. Dies begründet sich nicht zuletzt aus dem Vorhaben, einen Antrag auf Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte In NRW zu stellen. In bezug auf die Entwurfparameter der ERA 2010 weist die Stadt darauf hin, dass hier aus früheren Vorplanungen ein Entwurf aus 09/2008 vorliegt, der auf der bahnlinken Seite eine Rampenlösung darstellt, die keine 180°-Kehre aufweist und somit für den Radfahrer in bezug auf die Befahrbarkeit und die Verringerung des Unfallrisikos besser geeignet ist.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass die o.g. Variante weiterhin berücksichtigt wird.

Bahnrechts befindet sich die Grundschule „Am Weyer“. Aus diesem Grund wird der Bahnübergang in erhöhtem Maße von Schulkindern über den Tag frequentiert. Tunnellösungen werden von Fußgängern in der Regel als unattraktiv wahrgenommen, da die räumliche Enge und die fehlende Einsichtigkeit von der Rampe aus mangels sozialer Kontrolle einen Angstraum entstehen lässt. Es ist somit unerlässlich, dass das Tunnelbauwerk ansprechend gestaltet und der Bedeutung entsprechend großzügig beleuchtet wird.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass eine regelkonforme Rampenführung geschaffen wird, die für den Radverkehr uneingeschränkt nutzbar ist. Des Weiteren wird eine entsprechend gestaltete und beleuchtete Tunnelgestaltung eingefordert, die der Schaffung von Angsträumen entgegenwirkt.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass der Bahnübergang für Fuß- und Radfahrer erst geschlossen wird, wenn die Unterführung hergestellt und freigegeben wurde.

Der Bahnübergang stellt aktuell eine leistungsfähige Verbindung zwischen den Siedlungsteilen Hiesfelds bahnlinks und bahnrechts dar. In der Variantendiskussion werden unterschiedliche Möglichkeiten für eine alternative Führung des KFZ-Verkehrs dargestellt, die aber letztlich alle nicht direkt an der Holtener Straße realisierbar sind.

Auch die Idee einer Ertüchtigung der Landwehrstraße mit einer Tunnellösung im Übergangsbereich Hoch-/Küpperstraße wurde infolge nicht realisierbarer Anschlüsse verworfen. Also verbleibt auch hier als Ersatz nur die Brinkstraße. Aufgrund der doppelten Verkehrszunahme bei der Schließung der beiden Bahnübergänge Jägerstraße und Holtener Straße sind Defizite in der Leistungsfähigkeit der Brinkstraße und Oberhausener Straße durch verlagerte Verkehre zu verhindern.

Über den Bahnübergang (BÜ) wird der Linienbusverkehr der Linie 26 abgewickelt. Es befinden sich auf der Hügelstraße (nördlich des BÜ) und auf der Holtener Straße (südlich des BÜ) eingerichtete Bushaltestellen. Nach Schließung kann diese Fahrtbeziehung nicht aufrecht erhalten werden. Es ist im weiteren Verfahren mit der Stadt Dinslaken und der NIAG abzustimmen, wie

Linienwege zu verändern und neue Haltstellenstandorte zu schaffen sind. Der Ausbau der verlagerten Haltestellen hat dem Stand der Technik entsprechend barrierefrei gemäß der Veröffentlichung des Landesbetriebes Straßenbau NRW „Barrierefreiheit Im Straßenraum, Leitfaden 2012“ zu erfolgen.

Die Stadt Dinslaken fordert eine Übernahme der Mehrkosten ein, sofern sich diese aus den Veränderungen im Fahrplan ergeben sollten.

Zusätzlich zur Abbindung des Verkehrsweges Holtener Straße soll auf der bahnrechten Seite eine 4 Meter hohe Lärmschutzwand aus Aluminium zur Ausführung kommen. Hierdurch wird neben der Erschwernis in der Mobilität durch die Tunnellösung auch eine erhebliche optische Barriere erzeugt, die an dieser Stelle städtebaulich als „Mauer“ interpretiert wird.

Hier ist zum Einen eine sachgerechte Gestaltung unter Einbeziehung transparenter Elemente notwendig, um den städtebaulichen Zusammenhang der durchschnittenen Teilbereiche deutlich zu machen. Zum Anderen ist es notwendig, dass die Bereiche im Umkreis der abgebundenen Straßen städtebaulich betrachtet werden. Es ist aus Sicht der Stadt Dinslaken nicht ausreichend nur den direkten Straßenanschluss zurück zu bauen, sondern es müssen die gesamten städtebaulichen Bezüge untersucht und möglicherweise verbessert werden.

Die Stadt Dinslaken fordert die Durchführung eines wettbewerblichen Entwurfsverfahrens für den Bereich des aufgelassenen Bahnübergangs Jägerstraße unter Beachtung der städtebaulichen Gestaltung des Schallschutzes und des verbleibenden Straßenraumes.

13. Datengrundlage der Prognoseberechnungen für Schall und Erschütterung

13.1 Verkehrsprognose 2025

Als Entscheidungsgrundlage für die Infrastrukturplanung sind langfristige Verkehrsprognosen erforderlich. Ein vom BMVBS beauftragtes Forschungskonsortium hat 2007 eine Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für das Prognosejahr 2025 vorgelegt. Kernstück der Untersuchungen bildete die Erstellung der räumlichen Verflechtungsmatrizen im Personen- und im Güterverkehr für das Analysejahr 2004 bzw. das Prognosejahr 2025. Diese Prognosezahlen bilden die Grundlagendaten unter anderem für die gutachterliche Betrachtung der Themen Schall- und Erschütterungsschutz. Im schalltechnischen Gutachten wird ausgesagt, dass der Prognosehorizont des Betriebsprogramms mindestens 10 – 15 Jahre betragen sollte.

Zum Zeitpunkt der Auslegung der Planungsunterlagen verbleiben bis zum Prognosehorizont noch 13 Jahre. Unter Einbeziehung der durchschnittlichen Verfahrensdauer der Vorhaben solcher Größe, des nachfolgenden Ausschreibungsverfahrens bis zur Fertigstellung und der anschließenden Bauzeit, ist davon auszugehen, dass zwischen der voraussichtlichen Inbetrieb-

nahme der Ausbaustrecke und dem Prognosehorizont ein Zeitraum von deutlich weniger als 10 Jahren verbleibt.

Der gewählte Prognosehorizont 2025 soll sicherstellen, dass die Planung den künftigen Verkehrsentwicklungen, den Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur und einer umweltverträglichen Gestaltung der Verkehrsabläufe innerhalb eines dem Vorhaben angemessenen Prognosezeitraumes Rechnung trägt.

Der verbleibende Zeitraum zwischen Inbetriebnahme der ABS und dem Prognosehorizont wird als zu kurz angesehen. Dies ermöglicht dem Vorhabenträger einen Vorteil hinsichtlich der Berücksichtigung einer geringeren Streckenbelastung in bezug auf die Ermittlung von Maßnahmen bezüglich der Themen Schall und Erschütterung. Wiederholt wird der Trend zu einem deutlich steigenden Güterverkehrsaufkommen publiziert, dessen negative Auswirkungen in bezug auf Emissionen bei einem kürzeren Prognosezeitraum in geringerer Art und Weise berücksichtigt werden müssen. Eine Betrachtung zukünftiger Emissionen nach dem Prognosejahr kommt aufgrund der gesetzlichen Vorgaben dann nicht mehr in betracht, so dass auf zukünftige Belastungen nicht mehr mit entsprechenden Schutzmaßnahmen reagiert werden kann.

13.2 Betriebsprogramm

Die fahrzeugbedingten Emissionen werden durch die Anzahl, Art und Geschwindigkeit der Züge bestimmt. Diese Daten sind im Betriebsprogramm der Bahnstrecke festgelegt, welches sich aus der Verkehrsprognose 2025 ergibt. Hieraus muss sich der Anspruch ableiten, dass für die Belange der Bereiche Schall und Erschütterung aus den Prognosewerten eine hohe Anforderung hinsichtlich der Genauigkeit, der größt möglichen Plausibilität und Nachvollziehbarkeit zu stellen ist. Die Stadt Dinslaken rügt das Fehlen der Studie, die zu den prognostizierten Werten geführt hat. Somit besteht von hier keine Möglichkeit der Herleitung über die Entwicklung der für die Prognose festgelegten Zahlen. Das Fehlen von Informationen über die methodische Herangehensweise bis hin zur Berücksichtigung etwaiger Trends und Entwicklungen bezüglich der Güterverkehrsentwicklung weltweit und insbesondere in bezug auf den Rotterdamer Hafen; dies alles sind Dinge, die von hier aus nicht entsprechend ihrer Wichtigkeit geprüft werden können.

Ist es möglich, über die eine oder andere punktuelle technische oder bauliche Veränderung entlang des Gesamtabschnittes in Form einer veränderten Signaltechnik oder des Bau z. B. eines neuen Überholgleises oder anderer Dinge eine weitere Kapazitätserhöhung für die Gesamtstrecke zu erzielen?

Ist davon auszugehen, dass die Blockverdichtung im Betriebsprogramm berücksichtigt wird? (es gibt nur eine kurze Aussage hierzu in der UVS)

Um all diesen zuvor genannten Unwägbarkeiten zu begegnen, fordert die Stadt Dinslaken die Herausarbeitung der maximalen Streckenkapazität als Betriebsprogramm, um auf dieser Grundlage die Schall- und Erschütterungsbetrachtungen im Rahmen der Vorsorgebetrachtung durchzuführen.

13.3 Zuggeschwindigkeit

Im Betriebsprogramm sind je nach Zugart die Länge der Züge sowie deren Geschwindigkeit definiert als Eingangsgröße für die Berechnung im Rahmen der schalltechnischen Berechnung. Somit ist zum Beispiel für die Regionalbahn eine Geschwindigkeit von 140 Kilometern pro Stunde und den schnellen Schienengüterverkehr eine Geschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde hinterlegt. Zeitgleich wird in dem Gutachten ausgesagt, dass die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf allen drei Gleisen grundsätzlich 160 Kilometer pro Stunde betrage. Für das mittlere Gleis (Strecke 2279) kommt langfristig eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h in Betracht. In der schalltechnischen Untersuchung wird diese optionale Geschwindigkeitserhöhung bei der fahrzeugbedingten Schallemission berücksichtigt.

Es ist nicht nachvollziehbar, ob für die verbleibenden Zugarten im Rahmen der Berechnung generell eine Geschwindigkeit von 160 km/h auf allen Gleisen zum Ansatz gebracht wird. Sofern die in der Tabelle 3 der Anlage 13.1 – Erläuterungsbericht dargelegten und zum Teil deutlich niedrigeren Geschwindigkeiten angewendet werden, wird dies von der Stadt Dinslaken gerügt. Anderenfalls ist zu fordern, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in einer Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss mit den in der Tabelle 3 dargelegten zugartspezifischen Geschwindigkeiten für die Zukunft festzuschreiben, da die schalltechnische Zunahme, die sich zwischen den Geschwindigkeiten von 100 auf 160 Kilometer pro Stunde grundsätzlich ergibt, als nicht vernachlässigbar anzusehen ist.

Die Regelung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollte für den Transport von Gefahrstoffen mit einem hohen Schadenspotential grundsätzlich durch die Einbringung einer Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss erfolgen. So kommt die zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr zu der Aussage, dass die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h z. B. bei Chlor zu einer Reduktion des Risikos eines Unfalls um den Faktor 25 führt.

13.4 Zuglängen

In der Tabelle 3 zum Betriebsprogramm sind ebenfalls die Zuglängen differenziert nach der jeweiligen Zugart dargelegt, um mit diesen Werten in die Schall 03 einzugehen. In bezug auf den Güterverkehr sind Längen von 700 Metern dargelegt. In der Vergangenheit wurde die Strecke in Dinslaken auch schon von 1000 Meterzügen befahren. Aufgrund der prognostizierten deutlichen Zunahme im Güterverkehr kann eine Maßnahme im Sinne der Erhöhung der Leistungsfähigkeit auch die Aufstockung der Zuglänge (Vergleiche Giga-Liner auf der Straße) sein. Hier fehlt ebenfalls eine Darlegung der negativen emissionsseitigen Auswirkungen.

Sofern dieser Aspekt keine hinreichende Berücksichtigung erfährt, wird auch hier von der Stadt Dinslaken gefordert, die Zuglänge im Rahmen einer Nebenbestimmung zum Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben.

14. Aussagen zum Schallschutz

14.1 Das besonders überwachte Gleis (BüG)

Das besonders überwachte Gleis ist seit Inkrafttreten der vom Eisenbahnbundesamt im Jahre 1998 herausgegebenen Verfügung zum Lärmschutz an Schienenwegen als aktive Schallschutzmaßnahme anzusehen. Aufgrund dessen kann für das BüG ein Korrekturwert in der Höhe von 3 dB (A) „Gleispflegeabschlag“ bei der Berechnung der Immission vorgenommen werden.

Beim BüG ist der Streckenbetreiber verpflichtet, den Schienenzustand des entsprechenden Abschnittes nach dem ersten Schleifen und anschließend in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Die Überprüfung findet mit einem Schallmesswagen statt. Wird festgestellt, dass die definierte akustische Auslöseschwelle von + 2 dB (A) bei der schalltechnischen Überwachung durch den Schallmesswagen überschritten ist, besteht die Verpflichtung, diese durch geeignete Schleifverfahren in den nächsten 12 Monaten zu beseitigen. Es ist auch die Frage zu stellen, in wie weit die Gleispflege in den oben genannten Intervallen bei der Nutzung von Güterwagen mit einem noch übermäßig großen Anteil an Grau-Guss-Bremsen tatsächlich in dem Maße schalltechnisch wirkt. Problematisch wird gesehen, dass bei rauen Radlaufflächen infolge der Grau-Guss-Bremsen eine bessere Pflege der Schienen keinen nennenswerten Effekt ergeben.

Die Tatsache, dass der Betreiber nach Feststellen der Überschreitung der akustischen Auslöseschwelle noch bis zu 12 Monaten Zeit hat, die negativen Auswirkungen zu beseitigen, wird als nicht zielführend gesehen, hier von einer Maßnahme zu sprechen, aufgrund dessen dauerhaft eine Schallpegelminderung von 3 dB (A) in Abschlag gebracht werden kann. Dies um so mehr, dass die Unterlassung der Unterhaltungsarbeiten bisher nicht sanktioniert werden kann.

Von daher fordert die Stadt Dinslaken über die Regelung in einer Nebenbestimmung zum Planfeststellungsverfahren vom Vorhabenträger ein, dass dieser unaufgefordert über die entsprechenden Messungen informiert, die Messprotokolle der Stadt zur Verfügung stellt und sie in Kenntnis setzt, sobald Gleispflegemaßnahmen in Verbindung mit dem BüG anstehen.

14.2 Schienenbonus

Der Gesetzgeber hat den Schienenbonus im letzten Jahrtausend in die Rechenvorschrift aufgenommen, um die geringere Störwirkung und Lästigkeit der Schiene gegenüber vergleichbaren Beurteilungspegeln von Fernstraßen abzubilden. Durch neue Erkenntnisse in der Lärmwirkungsforschung gepaart mit einer deutlich veränderten zeit- und mengenmäßigen Veränderung in der Zugfolge auf einzelnen Strecken über den Tag wird auf breiter Front eine Neubestimmung von Grenzwerten diskutiert und eingefordert. In diesen Kontext passt auch der Hinweis auf die seit 2010 gültige Senkung der Schwellenwerte an Fernstraßen des Bundes zur Aufnahme in das entsprechende Sanierungsprogramm um 3 dB(A).

Insbesondere unter Berücksichtigung und Würdigung der negativen gesundheitlichen Auswirkungen, die sich aus dem Schienenverkehrslärm ergeben, sieht die WHO in ihrer Night Noise

Guideline die Schwelle einer gesundheitlichen Beeinträchtigung bei 40 dB(A). Belastungen über 55 dB(A) führen demnach zu erheblichen gesundheitlichen Risiken. Als Zielwerte für die Vermeidung erheblicher Belästigungen nennen das Umweltbundesamt und die WHO 55/45 dB(A) tags/nachts.

Im gleichen Maße mehren sich die Stimmen für eine Neubewertung der Berücksichtigung der Spitzenpegel. Es bleibt festzuhalten, dass sich der Schienenverkehrslärm inzwischen zu einem zentralen Umweltproblem entwickelt hat und die Anwendung des Schienenbonus an Strecken wie der ABS 46/2 mit einer so hohen Belastung an Güterverkehr nicht mehr gerechtfertigt erscheint.

Gemäß der Bundestagsdrucksache 17/10771 hat sich die Politik mit der Abschaffung des Schienenbonus befasst und der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für seine Abschaffung gestimmt. Dieses gilt jedoch erst für die Maßnahmen, die in dem nächsten Bundesschienenverkehrswegeausbaugesetz (2016) berücksichtigt werden.

Somit ist davon auszugehen, dass diese Neuregelung nicht für die ABS 46/2 gilt und die Strecke gegenüber anderen, später planfestgestellten Abschnitten mit Standards 2. Klasse versehen wird.

Dies ist grundlegend nur schwer nachzuvollziehen; insbesondere aber in Bezug auf den Charakter der hier zugrunde liegenden Trasse als europäische Hauptgüterverkehrsstrecke, kombiniert mit Hochgeschwindigkeitsfernzügen ist diese Tatsache nicht zu akzeptieren. Die anstehende Verkehrsverdichtung insbesondere im Nachtzeitraum, forciert durch die Einführung der Blockverdichtung und des Signalgebungssystems ERTMS, beschleunigt durch die deutlich geringeren Zugfolgezeiten die Entwicklung in Richtung eines Dauerschallereignisses auf der Grundlage von Spitzenpegeln.

Kann die derzeit im Raum stehende Regelung sogar dazu führen, dass es auf der hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung als Einheit anzusehenden Trasse in Deutschland zwischen Emmerich und Freiburg bei der Anrechnung oder dem Verzicht auf den Schienenbonus per Stichtag je nach Teilabschnitt zu einer unterschiedlichen Anwendung kommt?

In 2009 wurde im Rahmen des Konjunkturpaketes II auch der Weg für die Erprobung von innovativen Technologien für den Lärmschutz geöffnet und gaben den Anbietern neuer Technologien somit Möglichkeit, ihre noch nicht vom Eisenbahnbundesamt bauaufsichtlich zugelassenen Maßnahmen unter Betrieb auszuprobieren und weiter zu entwickeln. Es wurden insgesamt 13 innovative Technologien getestet. Inzwischen liegen die ersten messtechnischen Nachweise über erzielte Lärminderungen vor.

Von der Stadt Dinslaken wird gefordert, schon in diesem Verfahren auf die Anrechnung des Schienenbonus zu verzichten und im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung weitergehende aktive Maßnahmen zu berücksichtigen, die den Abzug der 5 dB(A) kompensieren.

Wohlwissend, dass die Minderungen der Maßnahmen aus dem Paket der innovativen Maßnahmen heute noch keinen Eingang in die Schall 03 finden, ist zu versuchen, eine entsprechende Regelung in einer Nebenbestimmung (Sonderregelung) zum Planfeststellungsbeschluss zu finden, die die Umsetzung von Maßnahmen ermöglicht.

14.3 Kosten-/Nutzenauswirkung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen

Das Projekt ABS 46/2 (Amsterdam-Grenze-D/NL-Emmerich-Oberhausen) umfasst den durchgehenden dreigleisigen Ausbau der bestehenden Strecke mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung. Der Streckenabschnitt besitzt im Netz der Deutschen Bahn AG für den internationalen Reise- und Güterverkehr eine herausragende Funktion. Die Strecke erfüllt überwiegend Aufgaben des Güterverkehrs. Sie ist gleichzeitig Bestandteil des Transeuropäischen Netzes für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (TEN-HGV).

Die Kapazitätserweiterung der Strecke ist somit nach Aussage der Deutsche Bahn AG eine betrieblich notwendige und verkehrstechnisch gewünschte vordringliche Aufgabe, deren volkswirtschaftlicher Nutzen und Wirtschaftlichkeit durch die Aufnahme im geltenden Bedarfsplan nachgewiesen ist.

Nach den Vorschriften der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG in Verbindung mit § 2 Abs. 1 der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert jedoch nicht.

Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf die Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (sogenannter Vollschutz), von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägungen ist die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Jedoch besteht dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen, das heißt, die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu orientieren. Dabei ist zu beachten, dass passive Schallschutzmaßnahmen keine Schutzmaßnahmen im Sinne von § 41 BImSchG, sondern einen technisch realen Entschädigungsanspruch darstellen.

Es wird kritisiert, dass die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen in der schalltechnischen Untersuchung vorrangig aus wirtschaftlichen Beweggründen erfolgt. Somit kommt der Vorhabenträ-

ger seiner sich aus dem § 41 BImSchG ergebenden gesetzlichen Pflicht, alle möglichen Maßnahmen nach dem Stand der Technik zu ergreifen, nicht nach.

Stand der Technik meint im Sinne des Gesetzes den Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, die zur Vermeidung oder Verminderung von Auswirkungen auf die Umwelt zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus gesichert erscheinen lässt. Daraus kann abgeleitet werden, dass dies nicht nur Maßnahmen berücksichtigt, die in der Schalll 03 (Fassung 1990) berücksichtigt werden, sondern ausdrücklich auch fortschrittliche Verfahren beinhaltet.

In der Umweltverträglichkeitsstudie werden zum Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit verschiedene Punkte aufgeführt, die im weiteren Verfahren jedoch keine erkennbare Betrachtung und Würdigung erfahren.

Trotz des vorgesehenen aktiven Schallschutzes in Form von drei bis fünf Meter hohen Außenwänden sowie eines durch den Schienenbonus und dem besonderen überwachten Gleis aufaddierten Korrekturwertes von -8 dB(A) liegt die Zahl der Betroffenen mit Überschreitungen der maßgebenden Grenzwerte noch bei ca. 4.000 Wohneinheiten bzw. insgesamt ca. 1.075 Gebäuden. Die Überschreitung des jeweiligen Tagesgrenzwertes ist noch an rd. 30 Wohneinheiten zu verzeichnen. Hieraus ergibt sich nach hiesiger Auffassung eine noch als erheblich anzusehende Restbetroffenheit. Diese Größenordnung lässt die Frage aufkommen, ob der Vorhabenträger tatsächlich den gesetzlichen Verpflichtungen nach Lärmschutz nachkommt. (vgl. Gutachten Treiber, Anhang 03).

Aufgrund der zuvor dargelegten Hinweise wird von hier die Auffassung vertreten, dass in einem stärkeren Maße als bisher ein höherer Anteil an Schutzfällen durch aktive Maßnahmen erzielt werden muss. Die Bewertung des Vorhabenträgers, dass die Kosten der Schutzmaßnahme in Teilbereichen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, wird von hier nicht geteilt.

Nach einer Überprüfung durch das von der Stadt Dinslaken beauftragte Ingenieurbüro Treiber – Lärmschutz erscheinen die vom Vorhabenträger zugrunde gelegten Kostenansätze für die Lärmschutzwand aus Aluminium als zu hoch angesetzt. Des weiteren geht der Gutachter auf die Thematik Betonwände ein, die nach hiesiger Auffassung in Teilbereichen auch aufgrund seiner Gestaltungsmöglichkeiten durchaus ein alternatives Element zu Aluminium darstellen kann. Als Ergebnis bleibt auch hier festzuhalten, dass der Kostenansatz des Vorhabenträgers von einem Faktor von 1,5 gegenüber der Aluminiumwand nicht nachvollzogen werden kann. Er sieht hierin hingegen sogar ein deutliches Einsparpotential, da bei Betonwänden eine Nutzungsdauer von 60 Jahren und bei Aluminiumwänden von nur 40 Jahren angesetzt werden kann (Gutachten siehe Anlage 03).

Eine kostenseitige Auseinandersetzung mit der möglichen Errichtung eines Lärmschutzwalls hat in den Unterlagen gar nicht statt gefunden. Dies wird ebenfalls gerügt, da von hier durchaus in Teilbereichen die Möglichkeit des Einsatzes von Wällen gesehen wird.

Grundsätzlich erscheint es möglich, dass zum Beispiel durch den Einsatz von Wällen die Summe der nicht gelösten Schutzfälle verringert werden kann. Dadurch kann auf der Kostenseite der finanziellen Abgeltung durch passive Maßnahmen und weiteren Entschädigungszahlungen eine Verringerung der Gesamtausgaben erreicht werden. Gleichzeitig kann hiermit dem Recht der Anwohner auf Einhaltung der Grenzwerte durch aktive Schallschutzmaßnahmen in einem höheren Maße entsprochen werden.

In bezug auf die in Fachkreisen seit Jahren zunehmende Wahrnehmung der negativen gesundheitlichen Auswirkungen, die durch Schall und hier im besonderen durch Schienenverkehrslärm entstehen, müssten auch die externen Lärmkosten in Form von Folgekosten in der Gesamtkostenbetrachtung eines Projektes eingerechnet werden. Dies bedeutet die Darlegung und Berücksichtigung der Kosten für Lärmschäden, die durch die Folgen der verkehrlichen Aktivitäten an einem Verkehrsweg gegenüber Dritten entstehen. Im Rahmen der Betrachtung der volkswirtschaftlichen Kosten müssen zum Einen die Ausgaben im Gesundheitswesen berücksichtigt werden, die infolge der Verlärmung insbesondere dort entstehen, wo die Grenzwerte nicht durch aktive Maßnahmen eingehalten werden. Zum anderen bedarf es der Darstellung der vorhabenbedingten Verkehrswertminderung von Immobilien und Grundstücken.

Die Dimensionierung der Lärmschutzwände erfolgt im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse. Hierin werden die Kosten je Schutzfall zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ermittelt. Werden diese Kosten als unverhältnismäßig angesehen, werden schrittweise Abschläge bei den Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen, um über diese Vorgehensweise das Maß für die maximale Verbesserung der Lärmsituation in Abwägung mit den zugrunde gelegten Kosten zu ermitteln.

Der Kosten-Nutzen-Analyse wird allerdings keine Definition des Nutzens zugrunde gelegt; es werden nur die Kosten je Einheit Wand in Verhältnis zum Schutzfall gesetzt.

Werden bei dieser Kosten-Nutzen-Analyse die relativen Kosten pro laufendem Meter Lärmschutzwand signifikant zu hoch angesetzt, kann dies zu einer fehlerhaften Beurteilung bei der Definition des vorgeschlagenen Schallschutzes führen. Werden die durch den Gutachter ermittelten niedrigen Kosten pro laufendem Meter Schallschutzwand angesetzt, kann für die selbe Kostensumme ein größerer Teil an Schutzfällen gelöst werden.

Aufgrund der fehlerhaft zugrunde gelegten Gebietsausweisungen (siehe Kap. 2) von Teilbereichen ist davon auszugehen, dass sich die Zahl der gelösten Schutzfälle gegenüber dem derzeitigen Anteil von 85% in den vorliegenden Unterlagen nennenswert nach unten verändert.

Eine erhöhte Anzahl von Schutzfällen wirkt sich auch auf die bahnseitige Kosten-Nutzen-Betrachtung in den einzelnen untersuchten Teilbereichen im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung aus.

Hinsichtlich der Thematik Kosten-Nutzen Betrachtung ergeben sich für die Stadt Dinslaken folgende Forderungen:

- Im Rahmen der Durchführung einer echten Kosten-Nutzen-Analyse muß eine Definition des Nutzen vorangestellt sein, um die Ergebnisse beurteilen zu können.
- Es ist im Schallschutzgutachten auf der Grundlage der zuvor dargelegten Argumente (Kosten-Nutzen) und der Berücksichtigung der durch falsche Gebietsausweisungen fehlenden Schutzfälle erneut für alle zugelassenen und in der Erprobung befindlichen Maßnahmen eine Variantenuntersuchung für die Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.
- Für eine bessere Beurteilung der Bedeutung des Thema Schallschutz soll der Vorhabenträger das Verhältnis der Baukosten der Lärmschutzmaßnahmen an den Gesamtbaukosten darlegen.

14.4 Ausbildung eines durchgängigen aktiven Schallschutzes beiderseits der Strecke

Wie schon zuvor im Rahmen des städtebaulichen Leitbildes dargelegt, wird von der Stadt Dinslaken die fehlende Auseinandersetzung mit anderen Möglichkeiten der Ausgestaltung von aktiven Schallschutzmaßnahmen gerügt. Dies meint hier die Einbeziehung von weiteren zugelassenen Maßnahmen wie z. B. Mittelwände, Wälle und transparente Wände.

Wie auch unter dem Punkt „Schienenbonus“ schon zuvor dargelegt, sollten auch im weiteren Verfahren die innovativen Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Schienenstegdämpfer, Schienenabschirmung, Brückenentdröhnung, niedrige Schallschutzwände, Gabionenwände und besohlte Schwellen betrachtet werden.

Um den relativ langen Streckenabschnitt systematisch zu behandeln, wird in der schalltechnischen Untersuchung eine Einteilung in 10 verschiedene Schutzgebiete durchgeführt. Diese Abschnittsaufteilung wird nicht nur für die technische Bearbeitung herangezogen, sondern auf dieser Basis werden die Variantenuntersuchungen aufgebaut und die Lärmschutzkosten pro Schutzfall betrachtet.

In den Teilbereichen 4 und 5 kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass aufgrund der Streusiedlung und der hohen Kosten zur Lösung einzelner Schutzfälle nur das besonders überwachte Gleis ohne Anwendung einer Schallschutzwand zum Tragen kommt. Dies führt im Teilbereich 4 zu einer Lösung von 41 % der Schutzfälle für die Nacht und im Teilbereich 5 von 57 %. Auch wenn die Kosten pro gelöstem Schutzfall auf der Grundlage einer Mischung zwischen den aktiven Maßnahmen besonders überwacht Gleis und Einrichtung einer Schallschutzwand in einer Höhe von 2 Metern von der Kostenseite deutlich höher liegt, würden damit für den

Höhe von 2 Metern von der Kostenseite deutlich höher liegt, würden damit für den Nachtzeitraum 96 bzw. 95 % der Schutzfälle gelöst werden.

Die Kosten je gelöstem Schutzfall bei dieser Variante belaufen sich im Teilbereich 4 auf rd. 9.800 € und im Bereich 5 auf rd. 20.300 €. Diese sehr unterschiedliche Kostenentwicklung ergibt sich aus der insgesamt zu betrachtenden Anzahl der Schutzfälle, die im Teilbereich 4 bei 405 und im Teilbereich 5 nur bei 133 liegen. Dies zeigt die grundsätzliche Problematik auf, dass die Darstellung der Wirtschaftlichkeit von der Dichte der Besiedlung und von der Einteilung der Teilbereiche abhängt. Würden die Teilbereiche 5 und 6 zu einem zusammengefasst, würde sich der Kostenansatz je gelöstem Schutzfall deutlich nach unten verändern (vgl. auch Gutachten Treiber Anhang 03).

In diesem Kontext ist die Frage zu stellen, wie hoch die Kosten je gelöstem Schutzfall im Gewerbegebiet Mitte liegen, das als eigenständige Fläche zwischen den Teilbereichen 8 und 9 dargestellt ist (Anlage 13.6 Variantenuntersuchung), aber wofür keine gesonderte Variantenbetrachtung durchgeführt wurde.

Wegen der Lage im Außenbereich ist der Schutzstatus im Hinblick auf den Schienenlärm ohnehin an dieser Stelle gemindert, da hier die Werte für Mischgebiet der 16. Bundesimmissionschutzverordnung anzulegen sind. 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 gegenüber heute aufgrund der Verkehrsverdichtung mit noch zunehmenden Schallimmissionen konfrontiert. Auf der Grundlage, dass die Stadt ein hohes Interesse daran hat, die Entstehung benachteiligter Gebiete zu vermeiden, akzeptiert sie nicht das Ergebnis der sogenannten Kosten-/Nutzenanalyse im Schallgutachten, dass zwischen dem Bahnkilometer 13,020 und Bahnkilometer 10,700 auf der bahnlinken Seite keine Schallschutzwand vorgesehen ist.

Neben der schon zuvor aufgeworfenen grundsätzlichen Frage, wie sich der Nutzen in Relation zu den Kosten definiert, kann nicht nachvollzogen werden, warum für den Teilbereich 4 und 5 eine Wirkungs- und Kostendiskussion nicht für die Maßnahme Lärmschutzwand geführt worden ist. Dies ist umso misslicher, da hier in weiten Teilen grundsätzlich Flächen zur Verfügung stehen und wesentlich niedrigere Errichtungskosten anfallen, um den Schutzzweck zu erfüllen (Siehe Gutachten Treiber, Anlage 03).

Die Stadt Dinslaken fordert auch auf der bahnlinken Seite im Abschnitt zwischen Bahnkilometer 10,700 und 13,200 die Ausbildung eines aktiven Schallschutzes.

14.5 Passiver Schallschutz

Sofern die Beurteilungspegel mit den planfestgestellten Schutzanlagen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, entwickelt sich ein Anspruch auf eine Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen im Sinne der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-

Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV). Bei einer frühzeitigen Umsetzung würden die von diesen Maßnahmen ausgehende Wirkung nicht nur zeitnah den durch die Schiene verursachten Emissionen begegnen, sondern hierdurch könnten auch die Schallauswirkungen durch die Baumaßnahme gemindert werden.

Die Stadt Dinslaken fordert, die Vorhabenträgerin durch eine Nebenbestimmung zum Planfeststellungsbeschluss zu einer frühzeitigen Umsetzung der vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen zu verpflichten.

14.6 Vorgezogener Schallschutz

Die zwischen dem Bund, dem Land und der Bahn AG am 06.06.2002 getroffene Vereinbarung über die Planung und die Finanzierungsaufteilung regelt die Reihenfolge der Umsetzung der einzelnen Ausbaustufen. Sie sieht eigentlich zuerst die Erstellung des aktiven Schallschutzes an geeigneten Streckenabschnitten, dann die Blockverdichtung und anschließend den Ausbau des 3. Gleises vor.

Die Stadt Dinslaken fordert im Rahmen einer Nebenbestimmung zum Planfeststellungsbeschluss die Vorhabenträgerin zu verpflichten, die Realisierung des vorgezogenen aktiven Schallschutzes so früh wie möglich an den Stellen zu realisieren, wo sie dem Ausbau des 3. Gleises nicht in hinnehmbarer Weise entgegen steht.

Diese Vorgehensweise ist auch als eine Maßnahme in Bezug auf die Verringerung der negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung durch den Baulärm zu sehen.

14.7 Lärmschutz während der Bauzeit

Im Erläuterungsbericht zum Schallgutachten werden Aussagen zum Schallschutz während der Bauzeit getätigt. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um allgemeine Aussagen hinsichtlich der relevanten Rechtsvorschriften und zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte. Es ist davon auszugehen, dass die Baumaßnahmen zu einem großen Teil auch über die Nachtzeit stattfinden werden. Zum Schutz der Wohnbevölkerung sind hier selbstverständlich grundsätzlich die zuvor dargelegten Vorgaben der entsprechenden einschlägigen Verordnungen anzuwenden.

Von der Stadt Dinslaken wird gefordert:

- Die Stadt ist so früh als möglich darüber in Kenntnis zu setzen ist, wie und mit welchen Mitteln der Bauablauf durchgeführt werden soll.
- Es sind konkrete Lärminderungsmaßnahmen darzulegen, die auch auf einer Geräuschprognose basieren sollten.
- Insbesondere im Fall von Nacht- und Wochenendbaustellen hat der Vorhabenträger der Stadt unter der Maßgabe, die Beeinträchtigungen für die Allgemeinheit so gering wie möglich zu halten, frühzeitig konkrete Aussagen zu den vorgesehenen Schutzmaßnahmen vorlegen und mit ihr im Konsens abzustimmen.

- Das gleiche frühzeitig einsetzende Verfahren wird in Bezug auf die Bauzeit auch für die Sicherung der Verkehrswege und die Verkehrssicherheit im Allgemeinen zwingend erwartet.

14.8 Schotteroberbau

Als Fahrbahnart ist im gesamten Planfeststellungsabschnitt ein Schotteroberbau mit Betonschwellen vorgesehen. Hier fehlt eine Darlegung der schall- und erschütterungstechnischen Auswirkungen durch die Wahl anderer Material- und Bauformen.

14.9 Stoßlücken

In einem Teilbereich zwischen der Stadtgrenze Oberhausen und dem Dinslakener Bahnhof sind in den 90iger Jahren Stoßlückengleise als vorbeugende Maßnahme in bezug auf mögliche Bergsenkungen verlegt worden. Hieraus ergibt sich die Frage, ob die Schienenstöße in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt wurden und mit einem entsprechenden Aufschlag versehen wurden?

14.10 Verlagerung der Weichen

Bedingt durch ihre bauliche Beschaffenheit führen Schienenweichen zu höheren Schallemissionen. Hierauf wird im Schallgutachten mit einer Wandhöhe über Schienenoberkante von 5 Metern reagiert.

Es ist ebenfalls dargelegt, dass durch Weichen eine höhere Wahrscheinlichkeit der Verunfallung ausgeht als von durchgehenden Gleisen. Dies ist unter der Maßgabe, dass sich der Anteil des Gefahrguttransportes noch weiter erhöhen wird, als problematisch anzusehen.

Die Stadt Dinslaken fordert eine Überprüfung der Weichenstandorte entlang der Trasse ein unter der Maßgabe, diese in nicht so stark besiedelte Bereiche zu verlegen.

14.11 Verlagerung des Verziehungsbereiches des 3. Gleises

Von Oberhausen kommend wird das 3. Gleis in den Unterlagen auf der bahnlinken Seite geführt. Eine Verschwenkung erfolgt zwischen den Bahnkilometern 12,340 und 12,830 um im Bahnhofsbereich auf der bahnrechten Seite weitergeführt zu werden.

Der Verschwenkungsbereich betrifft ungefähr den Bereich entlang der Hochstraße zwischen dem Kreisverkehr an der Zechenbahnüberführung und dem Kreisverkehr im Bereich Kregelstraße.

Heute befindet sich zwischen der Hochstraße und der auf einem Damm geführten Bahntrasse ein begrünte Böschung, die zumindest während der Vegetationsphase die Sicht auf die Bahn in weiten Teilen wegnimmt.

Durch den Verschwenk an dieser Stelle fällt die Böschung in weiten Teilen weg, sodass die an dieser Stelle in einer Höhe von 4 Meter ab Schienenoberkante geplante Schallschutzwand als

dominantestes Bauwerk wahrgenommen wird, auch wenn hier in Teilbereichen eine Begrünung der Wand selbst vorgesehen ist.

Um dieser aus städtebaulicher Sicht negativen Entwicklung zu begegnen, fordert die Stadt Dinslaken eine Prüfung, ob der Beginn der Verschwenkung des 3. Gleises noch weiter in Richtung des Bahnhofes gelegt werden kann.

15. Erschütterungen

Zur Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren sind in 2009 an 13 Gebäuden im Stadtgebiet Dinslaken Erschütterungsmessungen durchgeführt worden. Im Erläuterungsbericht zum Gutachten wird darauf hingewiesen, dass diese Gebäudeauswahl auf Basis einer Konflikt- und Situationsanalyse der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 2008 getroffen wurde, jedoch auch, dass in Einzelfällen davon abgewichen wurde. In den vorgelegten Unterlagen ist diese Konflikt- und Situationsanalyse nicht enthalten. Es ist somit nicht nachvollziehbar nach welchen grundsätzlichen Kriterien die Auswahl getroffen wurde. Außerdem ist auch nicht dargestellt, bei welchen Messpunkten davon abgewichen wurde und aus welchem konkreten Grund.

Die Stadt Dinslaken fordert eine nachvollziehbare Darstellung der Gebäudeauswahl.

Für diese 13 Messstellen liegen Ergebnisse der Messungen aus dem Jahr 2009 vor, diese wurden unter Zugrundelegung des Betriebskonzeptes auf das Jahr 2025 prognostiziert. Von der Stadt Dinslaken wird dieser Prognose-Horizont als zu kurz angesehen, da nach der baulichen Realisierung nicht mal mehr eine Veränderung über 10 Jahre dargestellt wird. Ferner ist nicht abschließend dargelegt, welche Verkehrsveränderungen durch die bereits geschaffenen technischen Voraussetzungen zur Blockverdichtung nachträglich auftreten können. Jede weitere Zunahme der Verkehrsbelastung erhöht die Immissionen, wird aber nicht mehr in der Maßnahmenbetrachtung berücksichtigt.

Bisher wird von Zügen mit einer maximalen Länge von 700m ausgegangen, eine weitere Erhöhung der Zuglängen und damit die Verstärkung der Immissionen ist nicht berücksichtigt.

Sofern dieser Aspekt keine hinreichende Berücksichtigung erfährt, wird auch hier von der Stadt Dinslaken gefordert, die Zuglänge im Rahmen einer Nebenbestimmung zum Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben.

Gemäß BImSchG sollen alle Belästigungen und Störungen auf den Menschen verhindert werden. In den Untersuchungsergebnissen wird deutlich, dass bereits zum aktuellen Zeitpunkt erhebliche Auswirkungen durch Erschütterungen an Wohngebäuden und damit auf den Menschen bestehen. Die Anhaltswerte gemäß DIN 4150 sind um ein vielfaches überschritten. Hier ist es nicht nur notwendig keine weiteren Immissionserhöhungen hinzukommen zu lassen, sondern es muss eine Absenkung dieser Belastungen erreicht werden. Im Gegensatz dazu wird im Gutach-

ten angeführt, dass eine Zunahme der Erschütterungen erst bei Veränderungen/ Zunahmen von mehr als 25% als wesentlich angesehen wird und erst dann Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Beim sekundären Luftschall wird eine Zunahme ab 3dB(A) als erheblich eingestuft. Belästigungen durch sekundären Luftschall werden vom Menschen als schwerwiegend wahrgenommen, da besonders in von der Quelle abgewandeten Bereichen kein unmittelbarer Bezug zum verursachten Ereignis hergestellt wird. Die angegebenen Schwellen für die Erheblichkeit werden von der Stadt Dinslaken als zu hoch angesehen, um gesunde Lebensverhältnisse aufrecht zu erhalten.

Trotz der hohen Vorbelastung wird an 8 von 13 Messpunkten die definierte Zumutbarkeitsschwelle für den Erschütterungsschutz im Prognosefall nicht eingehalten. An diesen 8 Messpunkten werden unterschiedliche Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen geprüft. Als grundsätzliche Maßnahmen werden die Schwellenbesohlung, die Unterschottermatte im Trog sowie ein Masse-Feder-System aufgeführt. Anschließend wird die Schwellenbesohlung auf einer unterschiedlichen Anzahl von Gleisen sowie die Maßnahme Unterschottermatte im Trog (USM) auf einem Gleis geprüft. Das aufgeführte Maßnahme Masse-Feder-System wird gar nicht weiter verfolgt.

Erst bei gleichzeitiger Anwendung von USM und Schwellenbesohlung lässt sich an allen Gebäuden die definierte Zumutbarkeitsschwelle unterschreiten. Erkennbar ist aber, dass dies nach Stand der Technik möglich ist.

Für die darauf aufbauende schutzfallbezogene Kostenabwägung werden die Ergebnisse der Prognose auf andere Gebäude übertragen und daraus wird eine spezifische Betroffenheit abgeschätzt (Anlage 14.1, Tabelle 10). Es ist nicht dargestellt wie die Anzahl der in Tabelle 10 dargestellten Gebäude erfasst wurde. Dort wird auch eine Einteilung in Gebäuden mit Beton- bzw. Holz-Decken vorgenommen. Es wird angezweifelt, dass dazu die relevante Datenerhebung stattgefunden hat und die konkrete Bauausfertigung untersucht worden ist. Somit kann auch die darauf basierende Festlegung der Schutzfälle nicht sachgerecht ausfallen.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass genaue Untersuchungen zur Bauausführung in den Gebäuden getätigt werden.

Neben der Prüfung der Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen wird eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Es findet dort allerdings keine Definition des Nutzens statt, so dass zum Beispiel keine Kapitalisierung der Gesundheitsschäden oder vergleichbares stattfindet. Hier werden nur die Kosten für einzelne Maßnahmen aufgeführt.

Deshalb fordert die Stadt Dinslaken, dass eine Kosten-Nutzen-Analyse stattfindet, bei der erst ein Nutzen definiert und auf dessen Basis eine Abwägung durchgeführt wird.

Zur Bewertung der schutzfallbezogenen Kostenabwägung wurde der Abschnitt Dinslaken in 10 Teilabschnitte unterteilt. Es wird zwar kurz dargestellt, dass diese Teilabschnitte aufgrund der örtlichen Gegebenheiten unterteilt worden sind, allerdings wurden die Kriterien dazu nicht näher beschrieben und sind somit auch nicht nachvollziehbar. Dies wäre aber in sofern relevant, da es Teilabschnitte von 320m Länge und Teilabschnitte von 1000m Länge gibt, in denen es erhebliche Unterschiede in der Anzahl der potenziell Betroffenen gibt. Eine unterschiedliche Anzahl an Betroffenen führt dazu, dass sich Schutzmaßnahmen bei wenigen Schutzfällen als besonders teuer und bei vielen Schutzfällen als günstig und damit realisierbar darstellen lassen. Insbesondere der Teilabschnitt 3 ist besonders klein gewählt, dadurch gibt es eine geringe Anzahl an Schutzfällen und die Kosten pro Schutzfall werden somit als hoch herausgearbeitet und dadurch nicht in Maßnahmen zur Minderung umgesetzt.

Letztlich wird aber in der Zusammenfassung des Gutachtens eine Mittelung der Kosten über alle Schutzfälle dargestellt, so dass die vorhergehende Unterteilung ad absurdum geführt wird.

Die weitere Betrachtung dieser 10 Teilabschnitte lässt feststellen, dass gar nicht in jedem dieser Abschnitte ein Messpunkt gewählt wurde.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass erheblich mehr Mess-Stellen zur Bestandsaufnahme gewählt werden und dass in den einzelnen Teilabschnitten auch mehr als ein Messpunkt erfasst wird, da abhängig von unterschiedlichen Bodenbeschaffenheiten auch erheblich unterschiedliche Auswirkungen zu erwarten sind.

In Anlage 14.2, Beilage A1.47 der Unterlagen ist für den Immissionsort IOE 10 (Hedwigstraße 21) angegeben, dass das vor den Streckgleisen liegende Rangiergleis in der Erschütterungsbetrachtung nicht gewertet wird.

Die Stadt Dinslaken fordert, dass eine vollständige Betrachtung aller Gleisbereiche erfolgt.

Als Ergebnis der Prognose und der Kosten-Nutzen-Abwägung werden in größeren Streckabschnitten des Stadtgebietes Schwellenbeschlungen festgelegt und in drei Abschnitten zusätzlich die USM angewendet. Es werden nicht alle Maßnahmen festgesetzt, die nötig wären, um alle Schutzfälle zu lösen. So verbleiben an 4 Messpunkten Überschreitungen, so dass diese Schutzfälle nicht gelöst werden. Zusätzlich wird für 16 Gebäude eine mögliche spezifische Betroffenheit vorausgesagt.

Die Stadt Dinslaken fordert für mindestens diese 16 Gebäude eine genauere Untersuchung und Erschütterungsmessungen.

Aus der fachlichen Diskussion heraus wird die Wirksamkeit der Schwellenbeschlungen als niedriger angesehen, als im vorliegenden Gutachten angesetzt. Insbesondere in den Frequenzbereichen von 50Hz bis 4Hz ist eine erschütterungsmindernde Wirkung nach Aussagen von Fachkreisen

nicht gegeben. Da grade in diesem Frequenz-Bereich viele Gebäude in Dinslaken betroffen sind, wird gefordert, dass auf größeren Abschnitten die Maßnahme USM verwendet wird.

Aufgrund der Bedeutung dieser Strecke für den europäischen Güterverkehr fordert die Stadt Dinslaken, dass die Erschütterungsmaßnahmen nach dem Stand der Technik umgesetzt werden, so dass an keinem Wohngebäude mehr die bereits als sehr hoch angesetzten Zunahmen in den Erschütterungsimmissionen erreicht werden.

Im Verlauf der Bauarbeiten fordert die Stadt Dinslaken, dass es zu keinen Beeinträchtigungen der Gesundheit der Bürger sowie zu Schäden an öffentlichen und privaten Gebäuden kommt.

16. Fehlerhafte Darstellungen und Unstimmigkeiten

In Anlage 13.2.3 sind die Schallauswirkungen zur Nachtzeit und die geplanten Schallschutzmaßnahmen aufgetragen. Hier gibt es Abweichungen in der Höhe der Schallschutzanlage zwischen den Plänen. Im Plan 2 von 3 ist die Schallschutzwand bahnrechts zwischen km 14.5 und 14.7 mit einer Höhe von 4m angegeben, im Bereich der Überlappung ist für den selben Abschnitt auf Plan 3 von 3 nur eine Höhe von 3m angegeben. Hier wird nicht klar, welche Maßnahme zur Anwendung kommt.

In Anlage 14.3, Beilagen A2.5 und A2.6 weist die kartographische Darstellung der Schutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der schutzfallbezogenen Kostenabwägung erhebliche Abweichungen zu den tabellarischen Übersichten im Gutachten (Anlage 14.1) auf und es so nicht klar ist, welche Maßnahmen denn nun wirklich realisiert werden.

Falsche Straßennamenbezeichnungen:

- bei km 13,272: hier kreuzt die Karl-Heinz-Klingen-Straße, die Hiesfelder Straße existiert nicht mehr
- bei km 14,467: hier kreuzt die Weseler Straße (B8), die Wasserturmstraße existiert nicht mehr

Im Lageplan Kartenblatt 4 (4.13.VA.LP.104.0) ist für die EÜ Landwehr-/ Ziechtenstraße eine lichte Höhe von 4,98 m angegeben. Im Vergleich Angaben in den Verzeichnissen wird dies als Fehler erkannt (dort lichte Höhe 3,98 m).

Im Lageplan Kartenblatt 5 (4.13.VA.LP.105.0) ist für die EÜ Hünxer Straße eine lichte Weite von 41,77 m angegeben. Im Vergleich Angaben in den Verzeichnissen wird dies als Fehler erkannt (dort lichte Weite 21,92 m).

17. Anlagen

Anlage 01: Leitbild zur städtebaulichen Einbindung des aktiven Schallschutzes entlang der Ausbaustrecke ABS 46/2 (Betuwe-Route) in Dinslaken. November 2012.

Anlage 02: Verkehrliche Untersuchung zur Aufhebung von zwei Bahnübergängen in Dinslaken. Ingenieurgesellschaft Stolz, Neuss. Mai 2009.

Anlage 03: Stellungnahme zur Anlage 13 des Planfeststellungsabschnitt 1.3 der ABS 46/2. Treiber Lärmschutz, Dresden, Berlin. Dezember 2012.