



| | | | |
|-------------------------------|--|---|----------------------|
| Dezernat | Fachbereich | Datum | |
| III | Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz | 27. November 2015 | |
| Verfasser | Öffentliche Sitzung | Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen | Auswirkungen |
| Herr Seydel | | Keine | |
| Beratungsfolge | | Beratungstermine | Zuständigkeit |
| Planungs- und Umweltausschuss | | 01.12.2015 | Empfehlung |
| Haupt- und Finanzausschuss | | 08.12.2015 | Empfehlung |
| Stadtrat | | 15.12.2015 | Beschluss |

Tagesordnungspunkt

Betuwe-Linie / Ausbaustrecke 46/2 Planfeststellungsabschnitt 1.4 Bericht über den Verlauf des Erörterungstermins

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt den Bericht über den Erörterungstermin zur Kenntnis.

Sachverhalt/Rechtslage/Begründung:

1. Sachstand

Nachdem die Planunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt 1.4 in der Zeit vom 22.10. bis zum 21.11.2012 öffentlich ausgelegt haben, daraufhin 786 Einzeleinwendungen sowie eine Sammeleinwendung mit 1271 Unterschriften (für einen Ersatz des Bahnübergangs Schwanenstraße durch eine Eisenbahnüberführung) erhoben worden sind, fand am 18. und 19. November in der Kathrin-Türks-Halle in Dinslaken der Erörterungstermin statt.

Der Termin wurde von der Bezirksregierung Düsseldorf als Anhörungsbehörde durchgeführt. Die Aufgabe der Bezirksregierung beschränkt sich dabei auf das Erfassen, Strukturieren und Erörtern der vorgebrachten Einwendungen. Sie wird das Ergebnis in einem Bericht an das Eisenbahnbundesamt zusammenfassen, welches letztlich über die Einwendungen entscheidet und damit den Plan feststellt. Aufgrund dieser Rechtslage konnten im Erörterungstermin nur insoweit Ergebnisse erzielt

werden, als die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin bereit war, von den Einwendern gewünschte Planänderungen sich zu Eigen zu machen.

Der folgende Bericht orientiert sich an den Ergebnissen zu den Gliederungspunkten der städtischen Stellungnahme (Drucksache 563 aus 2012) und gibt nicht den tatsächlichen Diskussionsverlauf wieder. Diesbezüglich wird ein Wortprotokoll erstellt, das demnächst auch der Stadt und allen anderen Einwendern zugänglich gemacht werden wird.

2. Inhaltliche Ergebnisse des Erörterungstermins

2.1 Grundlinie der Einwendungen der Stadt

In diesem Abschnitt war u. a. die Bedeutung des Schienennahverkehrs für die Anbindung der Stadt Voerde an das Ruhrgebiet und die Rheinschiene herausgestellt worden sowie das Interesse der Stadt an einem Ausbau der Strecke.

Zu diesem Punkt wurde deutlich, dass die Länge der Bahnsteige, die für den künftigen Halt des RRX in Voerde von Bedeutung sind, offensichtlich noch nicht zwischen Bahn und VRR abgestimmt sind. Seitens der Stadt wurde das große Interesse an einem Anschluss an das RRX-Netz hervorgehoben. Dies dürfe nicht durch zu kurz geratene Bahnsteige verhindert werden. Die Bahn verwies auf laufende Gespräche mit dem VRR.

2.2 Grundlagen der Auswirkungsprognosen

Insbesondere die Lärm- und Erschütterungsberechnungen basieren auf einer Prognose der künftigen Zugzahlen. Seitens der Stadt war die Frage aufgeworfen worden, welche zusätzlichen Belastungen noch ohne erneutes Planverfahren auf der Strecke möglich wären.

Die Bahn war hier zu keiner Aussage bereit. Es wurde jedoch klargestellt, dass die Prognosezahlen bereits die Umsetzung der Blockverdichtung beinhalten.

2.3 Lärmschutz

Hier ging es in der städtischen Stellungnahme zunächst um den Lärmschutz als Anspruch, während die Gestaltung der Lärmschutzanlagen in einem späteren Abschnitt (2.6) behandelt wird. Die Stadt hatte in ihrer schriftlichen Stellungnahme neben der Darstellung der Lärmauswirkungen für Schulen und andere öffentliche Einrichtungen an der Strecke vor allem auf die Lücke im Lärmschutz nördlich des neuen Hammwegs Bezug genommen und auf die nachteiligen städtebaulichen Auswirkungen für diese Außenbereichssiedlungen hingewiesen.

Anknüpfend an die Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 und ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts Koblenz, nach dem

in den letzten Jahren entwickelte „innovative Schallschutzmaßnahmen“ heute den Stand der Technik darstellen, wurde im Erörterungstermin deren Berücksichtigung gefordert. Dies hätte zur Konsequenz, dass zunächst alle „ungelösten Schutzfälle“, d. h. die Gebäude, für die auch mit Schallschutzwänden nicht die geforderten Werte eingehalten werden können, erneut überprüft werden müssen, ob ihre Situation durch zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen (zum Beispiel niedrige Lärmschutzwände direkt am Gleis, Schienenstegdämpfung usw.) verbessert werden kann. Weiterhin müsste die Verhältnismäßigkeitsprüfung, die dazu geführt hat, z.B. Siedlungen im Außenbereich nicht aktiv vor Lärm zu schützen, ebenfalls revidiert werden, weil mit den innovativen Schallschutzmaßnahmen nunmehr kostengünstigere Möglichkeiten zur Befriedigung des Anspruchs auf aktiven Schallschutz zur Verfügung stehen.

Die Vorhabenträgerin hat dazu nicht Stellung genommen.

2.4 Erschütterungen

Neben einer allgemeinen Kritik an der Nachvollziehbarkeit des seitens der Bahn vorgelegten Gutachtens hatte sich die Stellungnahme der Stadt darauf konzentriert, dass zu den an der Strecke liegenden öffentlichen Gebäuden überhaupt keine Aussagen enthalten waren. Weiterhin war bemängelt worden, dass zu erschütterungsbedingten Gebäudeschäden lediglich verbale Ausführungen gemacht worden waren, jedoch keine nachvollziehbaren Berechnungen.

Im Erörterungstermin blieb es insoweit bei Behauptungen. Der Gutachter hat versichert, dass auch die öffentlichen Gebäude betrachtet worden seien. Auf Anregung der Verhandlungsleitung hat die Bahn jedoch zugesagt, die bei den Referenzobjekten gemessenen Schwinggeschwindigkeiten, die für eine Beurteilung von Gebäudeschäden notwendig sind, noch zur Verfügung zu stellen.

2.5 Gefahrpotenzial für öffentliche Einrichtungen (Streckensicherheit)

In der schriftlichen Stellungnahme hatte die Stadt zu diesem Punkt das hohe Risikopotenzial der Strecke sowie bestimmte besondere Risiken wie die Überleitstelle auf Höhe der Grünstraße angesprochen und sich des Weiteren zur Bewältigung des Risikos auf die fachliche Expertise der Feuerwehren gestützt. Konkrete Pläne über Notfallzugänge und Löschwasserversorgung sind ausgearbeitet worden (Drucksache 787 aus 2013).

Die Argumente der Stadt und der Streckenanlieger wurden im Erörterungstermin noch verstärkt durch den Hinweis auf das niederländische „basisnet vervoer gevaarlijke stoffen“, nach welchem Gefahrgüter vornehmlich über die Betuwe–Route transportiert werden sollen. Seitens der Stadt konnte anhand einer Schweizer Studie gezeigt werden, dass das gefahrgutbedingte Risiko für Unfälle mit mehreren Toten

durchaus eine Wahrscheinlichkeit von 1:1000 erreichen kann, was keineswegs vernachlässigbar wäre. Die Feuerwehr hat zum wiederholten Male nun auch im Erörterungstermin die fachliche Begründung für die geforderten Sicherheitsvorkehrungen dargelegt. Seitens der Bahn wurde lediglich erklärt, dass man bei der bisher vertretenen Position bleibe. Im Übrigen wurde von der Bahn darauf hingewiesen, dass eine Risikoanalyse für sämtliche Planfeststellungsabschnitte an das EBA nachgereicht wurde. Von der Stadt wurde gefordert, ihr diese zur Verfügung zu stellen.

Für Irritation sorgte die Mitteilung der Bezirksregierung, dass die Stellungnahme des für Katastrophenschutz zuständigen Dezernats 22.4 der Bezirksregierung zurückgezogen worden sei mit der Begründung, diesem Dezernat obliege lediglich die Rechtsaufsicht, während für Feuerschutz und Hilfeleistung die kommunale Ebene zuständig sei. Es konnte erreicht werden, dass die Stellungnahme gleichwohl bei den Akten verbleibt.

2.6 Gestaltung der Lärmschutzanlagen

Aufgrund des starken Eingriffs in das Orts- und Landschaftsbild hatte die Stadt in Vorbereitung auf das Planverfahren eine Gestaltungsleitlinie für Lärmschutzanlagen beschlossen, die als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 bei der Planfeststellung ähnlich wie eine beschlossene Bauleitplanung zu berücksichtigen ist. Die Vorhabenträgerin ist in ihrer Erwiderung auf diese Leitlinie nicht eingegangen, sondern hat die Vorschläge entweder pauschal als nicht machbar zurückgewiesen (transparente Abschnitte, Gabionen) oder auf eine spätere Abstimmung im Rahmen der Ausführungsplanung verschoben (Auswahl der Lärmschutzwände, Begrünung usw.). Für Gabionen reiche vielfach die zur Verfügung stehende Fläche nicht aus. Transparente Lärmschutzwände seien in der für dieses Verfahren noch geltenden alten Berechnungsvorschrift „Schall 03 (1990)“ nicht vorgesehen, so dass deren Abschirmwirkung nicht berechnet werden könne.

Diese Argumentation konnte durch den von der Stadt beauftragten Gutachter, Herrn Treiber (Treiber Lärmschutz, Dresden/Brandenburg), insoweit entkräftet werden, dass eine Berechnung der Lärmschutzwirkung transparenter Lärmschutzwände auch nach der alten Schall 03 machbar sei. Dem wurde auch durch den Gutachter der Bahn zugestimmt. Vor diesem Hintergrund erklärte sich die Bahn auf Anregung der Bezirksregierung bereit, einen möglichen Einsatz transparenter Elemente konkret mit der Stadt abzustimmen. Ob im Rahmen dieser Abstimmung auch eine Einigung hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwände vor allem an für das Ortsbild bedeutenden Stellen erreicht werden kann, bleibt abzuwarten.

Weiterhin hat die Stadt darauf hingewiesen, dass nach Überprüfung der Lagepläne für den Einsatz der gestalterisch und schalltechnisch deutlich besseren Gabionen-

wände an den meisten Stellen ausreichend Platz auf dem Grundstück der DB AG vorhanden ist.

Insgesamt wurde deutlich gemacht, dass die Vorhabenträgerin sich nicht mit dem Hinweis auf Kosten oder veraltete Vorschriften vor einer Berücksichtigung der städtebaulichen und Ortsbildbelange „drücken“ darf; weiterhin, dass eine Verlagerung auf die Ausführungsplanung zumindestens da nicht infrage kommt, wo beim Einsatz transparenter Elemente zum Ausgleich der verringerten Lärmschutzwirkung eine Erhöhung der Lärmschutzwand erforderlich wäre.

2.7 Haltepunkt Voerde

Die schriftliche Stellungnahme der Stadt zum Bahnhof Voerde hatte im Wesentlichen gefordert, den Bahnhof so zu gestalten, dass er seiner Funktion als Verknüpfungspunkt zwischen Stadt und Schienenpersonenverkehr („Eingangstor zur Stadt“), als öffentlicher Aufenthaltsraum und als Element im Stadtbild gerecht wird. Dazu waren Alternativvorschläge erarbeitet worden (unter anderem „Glasbogenwand“), die seitens der Vorhabenträgerin entweder überhaupt nicht beachtet oder wegen der angeblichen Unmöglichkeit, ihre Wirkung nach der (alten) Schall 03 zu berechnen, grundsätzlich abgelehnt wurden.

Im Erörterungstermin wurde unter Bezugnahme auf entsprechende Literatur dargestellt, dass auch bei der Gestaltung öffentlicher Räume der Stand der Technik zu berücksichtigen sei. Dazu gehöre vor allem die Vermeidung von so genannten Angsträumen, die gemieden werden, zur Verwahrlosung neigen und letzten Endes Kriminalität fördern. Neben den Vertretern der Stadt haben auch viele private Einwander die völlig unzureichende Planung für den Bahnhof Voerde beanstandet. Im Ergebnis wurde zwischen Bezirksregierung, Vorhabenträgerin und Stadt vereinbart, den Versuch zu unternehmen, auch die Gestaltung des Bahnhofs auf Grundlage der im vorigen Punkt dargestellten veränderten Sachlage miteinander abzustimmen.

2.8 Querverbindungen/Schwanenstraße

In Bezug auf die bereits vorhandenen Fußgänger-Unterführungen ist bereits in der schriftlichen Stellungnahme das Problem der Entstehung von Angsträumen durch die Verlängerung der Tunnel angesprochen worden.

Die Bahn ist der Stadt insoweit entgegengekommen, dass die Zuwegung für die Fußgängerunterführung Rönkenstraße so verändert wird, dass ein gerader Durchblick entsteht. Eine Aufweitung des Tunnelprofils in dem für das dritte Gleis neu hinzukommenden Teil soll noch einmal überprüft werden; ansonsten wurde zugesagt, die Beleuchtung der Durchgänge zu optimieren.

Nach wie vor gegensätzliche Auffassungen bestehen hinsichtlich des Bahnübergangs Schwanenstraße. Neben den bereits in der schriftlichen Stellungnahme dargelegten

nachteiligen Auswirkungen auf die künftige Stadtentwicklung sowie die mit den Umwegen verbundenen Erschwernisse für Rettungseinsätze (insbesondere bei einer Unterbrechung der Querung Steinstraße) wurde im Erörterungstermin die Frage der Gleichbehandlung im Verhältnis zu allen anderen Bahnübergängen entlang der Strecke angesprochen. So werden von den 55 zurzeit noch an der Strecke befindlichen Bahnübergängen 20 durch einen Neubau ersetzt, 29 erhalten eine neue Straßenanbindung zur jeweils nächstgelegenen Eisenbahn- oder Straßenüberführung (häufig auch in Verbindung mit einer Unterführung für Fuß- und Radweg), sechs Bahnübergänge erhalten als Ersatz wenigstens eine Fuß- und Radwegunterführung. Ausschließlich beim BÜ Schwanenstraße wird keine derartige Maßnahme vorgesehen. Dagegen werden die sich wegen der Aufhebung Schwanenstraße ergebenden Umwege (1650 m zur Straßenüberführung Rahmstraße) lediglich in einem Fall übertroffen (BÜ Reeser Straße: 1900 m). Die den Menschen an der Strecke zugemuteten Umwege liegen sonst in fast allen Fällen deutlich unter 1000 m.

Unter Bezugnahme auf den Ratsbeschluss vom 24.3.2010 ist hier nunmehr die Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes abzuwarten. Ein Entgegenkommen wurde seitens der Vorhabenträgerin nicht signalisiert. Das gleiche gilt für die seitens der Stadt ebenfalls erhobene Forderung, im Falle einer ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs bestimmte verkehrstechnisch erforderliche Maßnahmen am vorhandenen Straßennetz vorzunehmen, u.a. die Verbindung zur Rahmstraße entlang der heutigen Straße Eichelkamp zu optimieren.

2.9 Weitere Aspekte (Abschnitte 2.9 bis 2.14 sowie 3 der schriftlichen Stellungnahme)

Weiterhin behandelt wurden die Rad- und Fußwegverbindungen, die parallel zur Bahnstrecke verlaufen. Hier ist die Bahn der Stadt entgegengekommen, indem die zurzeit unmittelbar an der Brücke Steinstraße vorhandene Querung als eigene Fußwegbrücke erhalten bleibt (Vergl. Drucksache 109 aus 2014). In diesem Zusammenhang wurde seitens der Stadt noch ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig von Südosten (Sternbuschwald) gefordert; dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass historisch bedingt der Altersdurchschnitt in den Quartieren um Sternbuschweg, Prinzenstraße, Turnerweg und Gärtnerstraße besonders hoch ist.

Der Bau des dritten Gleises auf der Ostseite erfordert eine Verlegung des parallel zur Bahnlinie verlaufenden Rad- und Wanderweges. Einige Anlieger haben sich gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke ausgesprochen und fordern den Verzicht auf den Weg, weil eine alternative Führung über vorhandene Siedlungsstraßen möglich wäre. Dies ist seitens der Stadt abgelehnt worden, weil es sich hier um eine bedeutende, insbesondere auch von Schülern und Berufstätigen genutzte Radwegeverbindung zwischen Voerde und Dinslaken handelt, für die bereits erhebliche Investi-

tionen getätigt worden sind (Querung Rahmstraße). Die Attraktivität dieser Verbindung besteht gerade in der Wegeführung unabhängig vom sonstigen Straßenverkehr.

Noch nicht endgültig abgestimmt sind eine Reihe von technischen Fragen wie insbesondere die Einleitungen von Niederschlagswasser, die Verlegung von städtischen Schmutz- und Regenwasserkanälen u. ä. sowie einer Pumpstation Diesbezüglich wurden die Forderungen im Erörterungstermin vorgetragen. Die Bahn ist hier an einer einvernehmlichen Lösung interessiert.

Schließlich wurden noch Bedenken von Landwirten behandelt, die eine Beeinträchtigung durch die als Ausgleichsmaßnahme für das dritte Gleis vorgesehene Baumreihe westlich der Spellener Bahn entlang der Mehrstraße befürchten. Diese Ausgleichsmaßnahme hatte die Bahn mit der Stadt abgestimmt, weil städtischerseits schon seit langem ein Radweg entlang der Mehrstraße geplant ist (Bebauungsplan Nr. 103). Wenn auch die Herstellung des Radwegs nicht kurzfristig erfolgen kann, wird die Baumreihe zukünftig für Beschattung sorgen und stellt in der in diesem Bereich eher ausgeräumten Landschaft eine positive Landmarke dar. Seitens der Stadt wurde daher empfohlen, den Bedenken der Landwirtschaft nicht zu folgen.

Bedeutung des Berichts und weitere Schritte

Der vorstehende Bericht wurde verfasst auf Grundlage der eigenen Eindrücke der städtischen Vertreter im Erörterungstermin. Soweit Aussagen Dritter, insbesondere der Vorhabenträgerin, zitiert werden, ist letzten Endes das über den Termin erstellte Wortprotokoll maßgebend.

Die Stadt wird die Anhörungsbehörde in den nächsten Tagen anschreiben und in Ergänzung zu den Aussagen im Erörterungstermin noch dort angeführte Schriftstücke, Quellenangaben oder Erläuterungen nachreichen. Noch in diesem Jahr soll dann das Gespräch mit der Deutschen Bahn hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwände und insbesondere des Bahnhofes erfolgen. Über substantielle Ergebnisse wird selbstverständlich berichtet werden.

H a a r m a n n