Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/15/3342-01	Termin 07.04.2014	Rat der Stadt
Beschlussvorlage			öffentlich

Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss-kontrolle*
13.03.2014	Umweltausschuss	K		
27.03.2014	Bezirksvertretung Sterkrade	A		
01.04.2014	Planungsausschuss	V		
03.04.2014	Landschaftsbeirat	K		
07.04.2014	Rat der Stadt	B		
10.04.2014	Beirat für Menschen mit Behinderungen	K		

Beratungsgegenstand

Stellungnahme und Einwendungen der Stadt Oberhausen zum Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den 3-gleisigen Ausbau der Strecke "ABS 46/2 Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen", Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2 Oberhausen-Sterkrade

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Oberhausen beschließt die als Anlage angefügten Einwendungen der Stadt Oberhausen zur Wahrung eigener Rechte sowie die Stellungnahme der Stadt Oberhausen als Trägerin öffentlicher Belange und beauftragt die Verwaltung, die Gesamtstellungnahme bei der Bezirksregierung Düsseldorf einzureichen.

Bereichsleiter Bereich 5-6/Tiefbau	Dezernat 4/Umwelt, Gesundheit, ökol. Stadtentwicklung u. -planung	Kämmerer	Oberbürgermeister
Rademacher 12.03.2014	Lauxen 13.03.2014		Wehling 14.03.2014

* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beschlusskontrolle:	Beteiligung:
Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Ja oder nein	Personalrat [ ] Gleichstellungsstelle [ ]

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/15/3342-01	Termin 07.04.2014	Rat der Stadt

Begründung

Veranlassung

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat mit Schreiben vom 13.12.2013 das Anhörungsverfahren für das Planfeststellungsverfahren „3-gleisiger Ausbau der Strecke ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2 Oberhausen-Sterkrade“ eingeleitet. Die Planunterlagen der Deutschen Bahn AG lagen in der Zeit vom 03.02. bis 03.03.2014 im Technischen Rathaus Sterkrade öffentlich aus.

Im Planfeststellungsverfahren ist die Stadt Oberhausen zum einen als Grundstückseigentümerin betroffen und kann damit auf Grundlage von §73 Abs. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) Einwendungen geltend machen. Zum anderen ist die Stadt Oberhausen gemäß §73 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) aufgefordert, eine Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange abzugeben.

Die Verwaltung hat die Planunterlagen geprüft und unter Federführung des Fachbereichs 5-6-10 die als Anlage beigefügte Gesamtstellungnahme erarbeitet, die sowohl die Einwendungen der Stadt Oberhausen als betroffene Grundstückseigentümerin als auch die Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange beinhaltet.

Schwerpunkte der Gesamtstellungnahme

Die Verwaltung befürwortet grundsätzlich die Ausbauplanung der Betuwe-Strecke, da erst durch sie die Beseitigung der Bahnübergänge, die Umsetzung eines umfassenden Sicherheitskonzeptes sowie der dringend erforderliche Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Bahnstrecke möglich wird.

Mit dem Bau des dritten Gleises und den begleitenden Maßnahmen wird jedoch wesentlich und dauerhaft in die städtebauliche Entwicklung und die gemeindlichen Interessen der Stadt Oberhausen eingegriffen. Die vorgelegten Planunterlagen der DB AG lassen vor allem eine Abwägung zwischen den finanziellen Interessen des Vorhabenträgers und den vielfältigen Auswirkungen auf das Stadtgebiet Oberhausen vermissen.

Es ist daher aus Sicht der Verwaltung dringend erforderlich, die Planungen grundlegend zu überarbeiten: weg von einer standardisierten und konventionellen „Billiglösung“ des Vorhabenträgers hin zu einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Planung, die sowohl technisch als auch gestalterisch den städtebaulichen Anforderungen sowie den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger Rechnung trägt.

In der Gesamtstellungnahme sind alle Bereiche genannt, in denen sich die Verwaltung in ihren Aufgaben und ihrer Planungshoheit betroffen bzw. beeinträchtigt sieht. Die einzelnen Kapitel enthalten Forderungen, die aus Sicht der Verwaltung im weiteren Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen sind. Im Zuge der Bearbeitung haben sich folgende Schwerpunktthemen herauskristallisiert, die der Gesamtstellungnahme als Kernforderungen vorangestellt sind:

- **Grundlegende Überarbeitung und Aktualisierung der Planfeststellungsunterlagen unter Berücksichtigung der seit der Bestandsaufnahme 2009 erfolgten Veränderungen im Stadtgebiet sowie unter Berücksichtigung der in der Stellungnahme benannten Belange.**

- **Wegfall des Schienenbonus von 5 dB(A) in den Berechnungen zum PFA 1.2 und den übrigen Planfeststellungsabschnitten der Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen.**

- **Neuberechnung der Schallimmissionen unter Berücksichtigung der maximalen Kapazität der Bahnstrecke, einer Korrektur der Zuglängen und Fahrgeschwindigkeiten, des Wegfalls des Schienenbonus sowie der korrekten Einstufung von Wohn- und Sondergebieten.**

- **Stadtbildverträgliche Gestaltung der Lärmschutzwände im PFA 1.2 und entlang der gesamten Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen unter Berücksichtigung des von a-konzept21 erarbeiteten Gestaltungskonzeptes.**

- **Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen nach den neuesten Regeln der Technik, d.h. Einsatz aller zum Zeitpunkt der Umsetzung vom EBA zugelassenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen.**

- **Umsetzung der Blockverdichtung erst nach Beseitigung der Bahnübergänge sowie nach vollständiger Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen.**

- **Gleichbehandlung des Bahnübergangs Eichenstraße mit allen weiteren Bahnübergängen an der Hauptstrecke.**

- **Freistellung der Stadt Oberhausen von jeglichen Kosten und Folgekosten, die als Folge von Maßnahmen an Ersatzbauwerken (EKrG) entstehen.**

- **Umfassende Umsetzung des Sicherheitskonzeptes der Berufsfeuerwehr.**

- **Einrichtung eines Informationsbüros der DB AG während der Bauphase als Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger.**

- **Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei städtebaulich relevanten Planungen (z.B. Gestaltung BF Sterkrade, Gestaltung Lärmschutzwände).**

Aufgrund des Umfangs des erstellten Papiers werden die Gesamtstellungnahme sowie die Anlagen ausschließlich im Ratsinformationssystem zur Verfügung gestellt. Die Fraktionen erhalten im Vorfeld jeweils ein gedrucktes Exemplar der Gesamtstellungnahme inklusive Anlagen sowie einen Datenträger.

Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den 3-gleisigen Ausbau der Strecke „ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen“

Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2
Oberhausen-Sterkrade

Stellungnahme und Einwendungen der Stadtverwaltung Oberhausen

Oberhausen, den 14.03.2014

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis I

Abbildungsverzeichnis III

Tabellenverzeichnis IV

Anlagen IV

1. Einleitung und Kernforderungen 1
1.1. Allgemeines 1
1.2. Kernforderungen der Stadt Oberhausen 2

2. Fehlerhafte Darstellungen und Unstimmigkeiten 4
2.1. Fehler bei der Berücksichtigung von städtischen Bauleitplänen und der Zuweisung von Gebietstypen 4
2.1.1. Allgemeines 4
2.1.2. Fehlerhafte Einstufung von Wohngebieten 5
2.1.3. Fehlerhafte Einstufung von Mischgebieten 10
2.1.4. Fehlerhafte Einstufung von Sondergebieten 10
2.1.5. Berücksichtigung von in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen 13
2.1.6. Gebäuderückbau 14
2.1.7. Fehlende Gebäude 15
2.2. Fehlerhafte Darstellung der städtischen Kanalisation 17
2.3. Fehlerhafte Darstellung von Planungen Dritter 19
2.4. Sonstige Unstimmigkeiten 19

3. Stellungnahme der Stadt Oberhausen als Grundstückseigentümerin 20

4. Städtische Infrastruktur 28
4.1. Straßenverkehrsrechtliche Belange 28
4.2. Baustellen- und Baustraßenkonzept 29
4.3. Städtische Kanalisation 31
4.4. HOAG-Trasse (Regionaler Rad- und Gehweg) nördlich der Gartroper Straße 31
4.5. Standard für Wendeanlagen 33

5. Beeinträchtigung des Ortsbildes 33

6. Denkmalschutz 37

7. Bahnhof Sterkrade 37
7.1. Personenunterführung (PU) 37
7.1.1. Breite der Personenunterführung (PU) 37
7.1.2. Zuwegung und Gestaltung der Personenunterführung (PU) 38
7.2. Park+Ride-Angebot 39

7.3. Bike+Ride-Angebot 40
7.4. Lärmschutz 43
7.5. Entwässerung 44

8. Haltepunkt Holten 44
8.1. Park+Ride-Angebot 44
8.1.1. P+R-Anlage Schmachtendorfer Straße 44
8.1.2. P+R-Anlage Emmericher Straße 45
8.2. Alternativplanung der Bahnsteige inklusive Zuwegungen am Haltepunkt Holten 45
8.3. Bike+Ride-Angebot 47
8.4. Lärmschutz 48
8.5. Optionale Bahnsteiglänge für den RRX-Betrieb 49

9. Bahnübergänge und Kreuzungsbauwerke 49
9.1. SÜ Weierstraße (BW-Nr. 451) - km 5,918 49
9.2. SÜ BAB A3 (BW-Nr. 542) - km 6,856 50
9.3. BÜ Weseler Straße (BW-Nr. 157) - km 6,946 52
9.4. EÜ(F) Hühnerstraße (BW-Nr. 52) - km 8,555 52
9.4.1. Schalltechnische Untersuchung 52
9.4.2. Barrierefreiheit des BÜ Hühnerstraße während der Bauphase 53

10. Blockverdichtung 54

11. Lärm 55
11.1. Gesundheitliche Auswirkungen durch Lärmbelastungen 55
11.2. Schallemissionen nach dem Betriebsprogramm (Prognosezahlen) 56
11.3. Schienenbonus 57
11.4. Aktive Schallschutzmaßnahmen 58
11.4.1. Zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen 58
11.4.2. Besonders überwachtes Gleis (BüG) 59
11.4.3. Lärmschutzwände mit hochabsorbierenden Außenseiten 59
11.4.4. Schallschutz Außenwohnbereiche 60
11.4.5. Zusätzliche Lärmschutzwände 60
11.4.6. Lärmschutzwall 61
11.5. Passiver Schallschutz 61
11.6. Kosten-Nutzen-Bewertung 62
11.7. Fazit 63

12. Erschütterungen 63

13. Elektromagnetische Verträglichkeit 64

14. Sicherheitsnachweis Aerodynamik 65

15. Belange von Natur und Landschaft 66
15.1. Vorbemerkung 66
15.2. Vermeidungsmaßnahmen 67

15.3. Eingriffsbewertung 67
15.4. Kompensationsmaßnahmen 71
15.4.1. Trassennahe Maßnahmen 71
15.4.2. Trassenferne Maßnahmen 73
15.5. Nebenbestimmungen 76
15.6. Befreiungen 77
15.7. Artenschutz 77
15.7.1. Nebenbestimmungen zum Artenschutz 78

16. Wasserrechtliche Belange 81
16.1. Oberflächengewässer 81
16.1.1. Gewässerkreuzungen 81
16.1.2. Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen 84
16.1.3. Nebenbestimmungen zu Oberflächengewässern 84
16.2. Grundwasser 85
16.2.1. Nebenbestimmungen zum Grundwasser 86
16.3. Entwässerung (Versickerung und Gewässereinleitung) 87
16.3.1. Versickerungsanlagen 88
16.3.2. Nebenbestimmungen zur Entwässerung 92

17. Bodenschutzbelange 93
17.1. Schützenswerte Böden 93
17.2. Kompensationsmaßnahmen aus bodenschutzrechtlicher Sicht 94
17.3. Flächen mit Böden mit Bodenbelastungsverdacht 95
17.4. Nebenbestimmungen zum Bodenschutz 95

18. Abfallrechtliche Belange 103
18.1. Abfallaufkommen 103
18.2. Nebenbestimmungen zur Abfallbehandlung 103

19. Sicherheits- und Rettungskonzept 106
19.1. Anforderungskatalog zur Streckensicherheit im PFA 1.2 106
19.2. Ergänzende Forderungen zur Streckensicherheit an der Strecke 2206 ... 110

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Wohngebiet Neugahlener Str. / Kalkstr. 5
Abb. 2: Wohngebiet Neugahlener Str. 6
Abb. 3: Wohngebiet Bayernstr. / Sachsenstr. 6
Abb. 4: Wohngebiet Steinbrinkstr. / Ackerfeldstr. 7
Abb. 5: Wohngebiet Hagedornstr. / Westrampe 7
Abb. 6: Wohngebiet Otto-Wedding-Str. / Muldenstr. / Albechtstr. / Schlackenbergstr. 8
Abb. 7: Wohngebiet Von-Trotha-Str. 8
Abb. 8: Wohngebiet Erlenstr. / Waldteichstr. / Tannenstr. / Von-Trotha-Str. 9

Abb. 9: Wohngebiet Weseler Str. 9
Abb. 10: Mischgebiet Weierstraße 10
Abb. 11: Gebäuderückbau Neumühler Str. 15
Abb. 12: Fehlende Gebäude Kolpingstr. 16
Abb. 13: Fehlende Gebäude Vogelsangweg 16
Abb. 14: Lageplan 5.1 Blatt 3 (Ausschnitt) 32
Abb. 15: Standardabmessungen für Wendenanlagen 33
Abb. 16: Lageplan 5.1 Blatt 4 (Ausschnitt) 41
Abb. 17: Bauwerksplan 8.0 Bf Sterkrade EÜ-Personentunnel Draufsicht (Ausschnitt) 42
Abb. 18: Bauwerksplan 8.0 Bstg - HP Holten Draufsichten (Ausschnitt) 48
Abb. 19: Fuß-/ Radweg an der BAB A6 in Mannheim 51
Abb. 20: Radwegenetz NRW am Hühnerstraße / Brusbachstraße 53
Abb. 21: Waldanreicherung im Bereich Grafenbusch 68
Abb. 22: Rettungskonzept: Zuwegung von der Emmericher Straße im Bereich Dännenkamp 70
Abb. 23: Rettungskonzept: Zuwegung Dellerheide 70
Abb. 24: Lageplan Ersatzhabitat für die Kreuzkröte / Projekt "Lager Waldteich" 80
Abb. 25: Fehlende Rettungswege (bahnrechts und bahnlinks) in der Troglage 113

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fehlerhafte Einstufung von Sondergebieten 12
Tabelle 2: In Aufstellung befindliche Bebauungspläne 14

Anlagen

Anlage 1:	Liste der betroffenen städt. Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis der DB AG vom 23.10.2013
Anlage 2:	Gestaltungskonzept der Schallschutzwände, A-Konzept21
Anlage 3:	Alternativplanung Haltepunkt Holten Bahnsteige und Zuwegungen - Vorzugsvariante, Pöyry
Anlage 4:	Überschneidung der Betuwe-Linie mit schützenswerten Böden nach Ausweisung des RFNP
Anlage 5:	Auszug aus dem Kataster der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht der Stadt Oberhausen
Anlage 6:	Anforderungskatalog der Feuerwehr
Anlage 7:	Ergänzende Ausführungen zu den gesundheitlichen Auswirkungen durch Lärmbelastungen
Anlage 8:	Stellungnahme des Landschaftsbeirates

Anlage WBO.1: Lage der Privatkanalisation MAN/GHH

Anlage WBO.2: Düker Nordbeek

Anlage WBO.3: Gesprächsvermerk von PLEDoc zum Neubau Düker Nordbeek

Anlage WBO.4: städtische Kanalisation Kalkstraße

Anlage WBO.5: Lage der Privatkanalisation STOAG

Anlage WBO.6: städtische Kanalisation von km 6,600 bis 6,850

Anlage WBO.7: Umgestaltung Handbach

Anlage WBO.8: Kanalplanung Handbach

Anlage WBO.9: städtische Kanalisation km 7,600

Anlage WBO.10: Ausbauplanung P+R-Holten

Anlage WBO.11: Straßenplanung Kreisverkehr Haltepunkt Holten

Anlage WBO.12: Kanalplanung km 7,750

Anlage WBO.13: städtische Kanalisation km 8,400 bis 8,580

Anlage WBO.14: Kanalplanung Dännenkamp / Dellerheide

Anlage WBO.15: Durchlass Schlenke

Anlage WBO.16: Neubau L215n, Blatt 1

Anlage WBO.17: Neubau L215n, Blatt 2

Anlage WBO.18: Neubau L215n, Blatt 3

Die Stadt Oberhausen nimmt zu den vorgelegten Planunterlagen zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2 im Rahmen der Anhörung als Träger öffentlicher Belange, als betroffene Grundstückseigentümerin und im Rahmen ihres kommunalen Selbstverwaltungsrechtes wie folgt Stellung und erhebt die nachfolgenden Einwendungen:

1. Einleitung und Kernforderungen

1.1. Allgemeines

Die Stadt Oberhausen befürwortet grundsätzlich die Ausbauplanung der Betuwe-Strecke, da erst durch sie die Beseitigung der Bahnübergänge, die Umsetzung eines umfassenden Sicherheitskonzeptes sowie der dringend erforderliche Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Bahnstrecke möglich wird.

Gleichwohl stellen die geplanten Maßnahmen der DB AG aus Sicht der Stadt Oberhausen keine zukunftsorientierte Planung dar. Es entsteht vielmehr der Eindruck, die DB AG wolle den Bau des dritten Gleises mit möglichst minimalem finanziellen Aufwand und konventionellen, standardisierten Lösungen (insbesondere im Schallschutz) durchsetzen. Die vorgelegten Planunterlagen und die in der Vergangenheit geführten Gespräche lassen nicht erkennen, dass seitens des Vorhabenträgers eine angemessene Abwägung zwischen den finanziellen Interessen der DB AG und den vielfältigen Auswirkungen auf das Stadtgebiet Oberhausen stattfindet.

Mit dem Bau des dritten Gleises und den begleitenden Maßnahmen wird wesentlich und dauerhaft in die städtebauliche Entwicklung und die gemeindlichen Interessen der Stadt Oberhausen eingegriffen. Es ist daher aus Sicht der Stadt Oberhausen zwingend geboten, die Planungen grundlegend zu überarbeiten: weg von einer konventionellen, standardisierten „Billiglösung“ des Vorhabenträgers hin zu einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Planung, die sowohl technisch als auch gestalterisch den städtebaulichen Anforderungen sowie den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger Rechnung trägt.

Des Weiteren weisen die Unterlagen einen unvollständigen und teilweise veralteten Stand von 2009 und eine Vielzahl von Fehlern bzw. fehlenden Grundlagen auf.

Beispielhaft sei hier auf die fehlerhafte Darstellung der städtischen Kanalisation (Kap. 2.2) und die falsche Einstufung bzw. das Nichtbeachten von Wohngebieten (Kap. 2.1.2) hingewiesen. Auch die zwischenzeitlich mit der Stadt Oberhausen getroffenen Vereinbarungen wurden weitestgehend nicht eingearbeitet. Aufgrund der Vielzahl der fehlerhaften Darstellungen in den Planunterlagen entsteht der Eindruck, der Vorhabenträger wolle die Offenlage möglichst noch vor dem 01.01.2015 einleiten (Wegfall des Schienenbonus), auch wenn er dazu im weiteren Verfahren viele Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen in Kauf nehmen muss. Eine grundlegende Überarbeitung der Planunterlagen ist auch unter diesem Gesichtspunkt erforderlich.

1.2. Kernforderungen der Stadt Oberhausen

Die folgenden Schwerpunkte liegen der Stellungnahme der Stadt Oberhausen zugrunde und sind bei der Realisierung des Vorhabens zwingend zu berücksichtigen. Erläuterungen und weitergehende Forderungen folgen ab Kapitel 2.

1(a) **Die Stadt Oberhausen fordert eine grundlegende Überarbeitung und Aktualisierung der Planfeststellungsunterlagen unter Berücksichtigung der seit der Bestandsaufnahme 2009 erfolgten Veränderungen im Stadtgebiet sowie unter Berücksichtigung der in dieser Stellungnahme benannten Belange.**

1(b) **Die Stadt Oberhausen fordert den Wegfall des Schienenbonus von 5 dB(A) in den Berechnungen zum PFA 1.2 und den übrigen Planfeststellungsabschnitten der Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen (vgl. Kap. 11.3).**

1(c) **Die Stadt Oberhausen fordert eine Neuberechnung der Schallimmissionen sowie eine Neuermittlung und -bewertung der Schutzfälle unter Berücksichtigung der maximalen Kapazität der Bahnstrecke, einer Korrektur der Zuglängen und Fahrgeschwindigkeiten, des Wegfalls des Schienenbonus sowie der korrekten Einstufung von Wohn-, Misch- und Sondergebieten (vgl. Kap. 11).**

1(d) **Die Stadt Oberhausen fordert eine stadtbildverträgliche Gestaltung der Lärmschutzwände entlang der gesamten Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen unter Berücksichtigung der jeweiligen örtli-**

chen Gegebenheiten und der Interessen der Bürgerinnen und Bürger (vgl. Kap. 5).

1(e) Die Stadt Oberhausen fordert die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen nach den neuesten Regeln der Technik, d.h. den Einsatz aller zum Zeitpunkt der Umsetzung vom EBA zugelassenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

1(f) Die Stadt Oberhausen fordert, die Blockverdichtung zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Ausbaustrecke erst nach Umsetzung aller BÜ-Beseitigungsmaßnahmen sowie nach vollständiger Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. Im Planfeststellungsbeschluss sind Festsetzungen zur Art und Weise der Durchführung und Umsetzung der Blockverdichtung zu treffen (vgl. Kap. 10).

1(g) Die Stadt Oberhausen fordert für den Bahnhof Sterkrade sowie den Haltepunkt Holten eine grundlegende Überarbeitung der Planungen in enger Abstimmung mit der Stadt Oberhausen (u.a. Zuwegungen, Maße und Gestaltung der Personenunterführung, Lage der Bahnsteige, Anlage von B+R- und P+R-Anlagen sowie Gestaltung der Lärmschutzwände). Die Stadt Oberhausen fordert außerdem, dass die DB AG an beiden Standorten während der Bauphase für adäquaten Ersatz der wegfallenden B+R- und P+R-Anlagen sorgt (vgl. Kap. 7 und 8).

1(h) Die Stadt Oberhausen fordert eine Gleichbehandlung des Bahnübergangs Eichenstraße mit allen weiteren Bahnübergängen entlang der Hauptstrecke im Planfeststellungsverfahren PFA 1.2.

1(i) Die Stadt Oberhausen fordert eine Freistellung von jeglichen Investitionen und Folgekosten, die als Folge von Ersatzbauwerken (EKrG) entstehen. Eine Vorfinanzierung des kommunalen Kostendrittels wird mit Blick auf die Haushaltssituation der Stadt Oberhausen abgelehnt. Die Stadt Oberhausen fordert eine verbindliche Zusage von Bund, Land NRW oder der Deutschen Bahn AG, den ggfls. auf die Stadt Oberhausen zukommenden Kostenanteil in

voller Höhe zu übernehmen (inklusive des Bahnübergangs Eichenstraße).

1(j) Die Stadt Oberhausen fordert die umfassende Umsetzung des Sicherheitskonzeptes der Berufsfeuerwehren entlang der Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen (vgl. Kap. 19).

1(k) Die Stadt Oberhausen fordert die Einrichtung eines Informationsbüros mit qualifiziertem Personal der DB AG während der Bauphase als Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger zu allen Fragestellungen und Beschwerden rund um den Ausbau des PFA 1.2.

1(l) Die Stadt Oberhausen fordert die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei allen städtebaulich relevanten Planungen (z.B. Gestaltung Bf Sterkrade, Gestaltung Lärmschutzwände).

2. Fehlerhafte Darstellungen und Unstimmigkeiten

2.1. Fehler bei der Berücksichtigung von städtischen Bauleitplänen und der Zuweisung von Gebietstypen

2.1.1. Allgemeines

In der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) sind die Immissionsgrenzwerte festgesetzt, die die Deutsche Bahn AG - abhängig von der Gebietsnutzung an den Immissionsorten - entlang des Planfeststellungsabschnitts 1.2 einzuhalten hat.

Zur Festlegung der anzusetzenden Immissionsgrenzwerte wurden unter Punkt 3.2 im Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung die Art der baulichen Anlagen und die Nutzungsgebiete festgelegt. Festsetzungen in den Bebauungsplänen sind hier maßgeblich. Für die Gebiete ohne Festsetzungen in Bebauungsplänen und für Bereiche ohne Bebauungspläne wurde die „Schutzbedürftigkeit“ vom Gutachter eingestuft. Bei dieser Einstufung kam es zu Fehlabschätzungen in den im Folgenden aufgeführten Bereichen (Kap. 2.1.2 bis 2.1.7).

2.1.2. Fehlerhafte Einstufung von Wohngebieten

In den folgenden Abbildungen 1-9 werden diejenigen Flächen blau dargestellt, die als Wohngebiete mit den Immissionsgrenzwerten von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts eingestuft werden müssen:

<u>Bereich 1:</u>

- Neugahlener Straße Nr. 31 bis Nr. 70
- Kalkstraße Nr. 5 bis Nr. 19

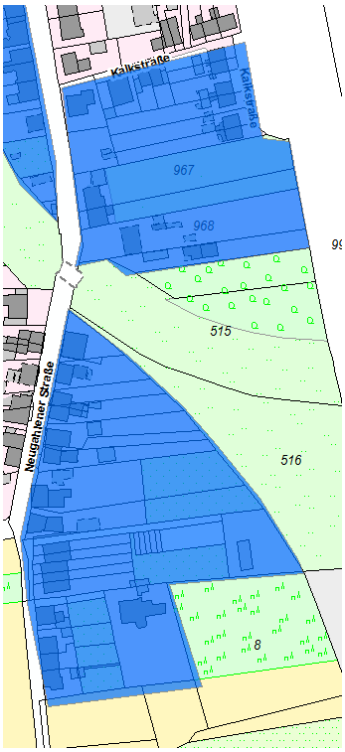


Abb. 1: Wohngebiet Neugahlener Str. / Kalkstr.

Bereich 2:

Neugahlener Straße Nr. 8 bis Nr. 34

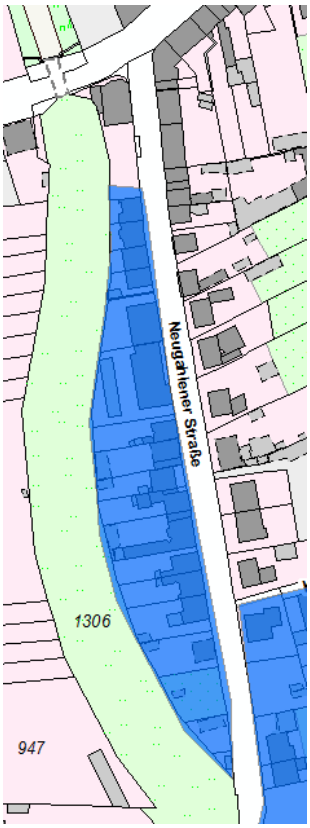


Abb. 2: Wohngebiet Neugahlener Str.

Bereich 3:

- Bayernstraße Nr. 8 bis Nr. 18
- Sachsenstraße Nr. 7 bis Nr. 25

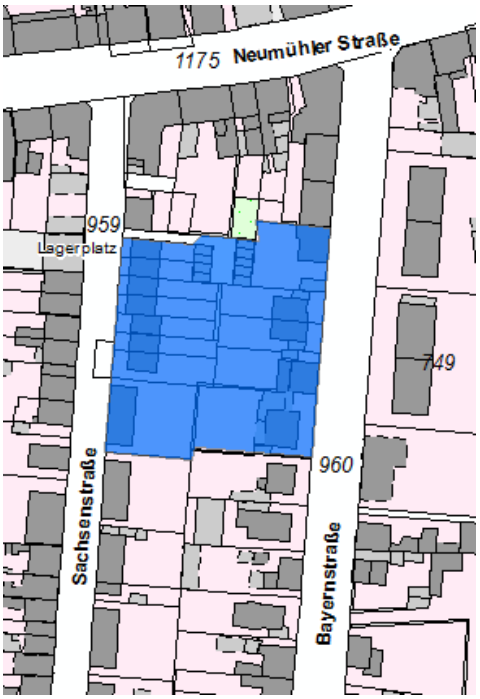
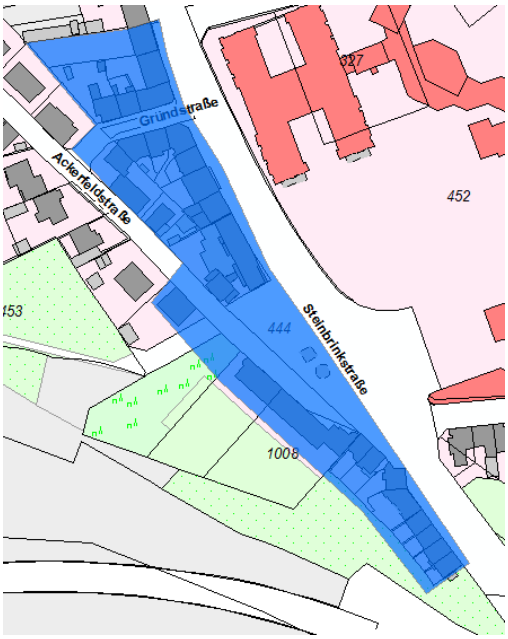


Abb. 3: Wohngebiet Bayernstr. / Sachsenstr.

Bereich 4: - Steinbrinkstraße Nr. 75 bis Nr. 115 - Ackerfeldstraße Nr. 12 und Nr. 14	 Abb. 4: Wohngebiet Steinbrinkstr. / Ackerfeldstr.

Bereich 5: - Hagedornstraße Nr. 2 bis Nr. 22a - Westrampe Nr. 25 bis Nr. 29a	 Abb. 5: Wohngebiet Hagedornstr. / Westrampe

Bereich 6:

- Otto-Weddigen-Straße Nr. 4 bis Nr. 22
- Muldenstraße
- Albrechtstraße Nr. 9 bis Nr. 15c
- Schlackenbergstraße Nr. 28 und Nr. 30

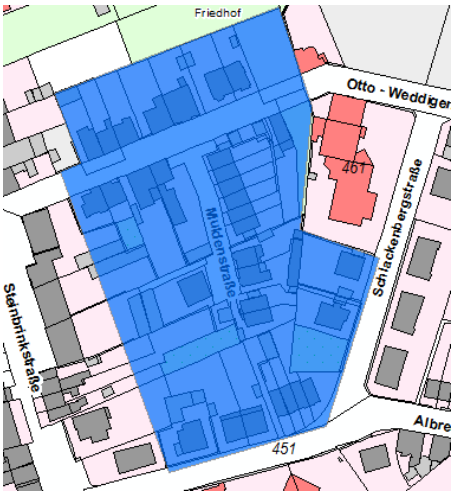


Abb. 6: Wohngebiet Otto-Wedding-Str. / Muldenstr. / Albechtstr. / Schlackenbergstr.

Bereich 7:

- Von-Trotha-Straße Nr. 8 bis Nr. 78
- Von-Trotha-Straße Nr. 103

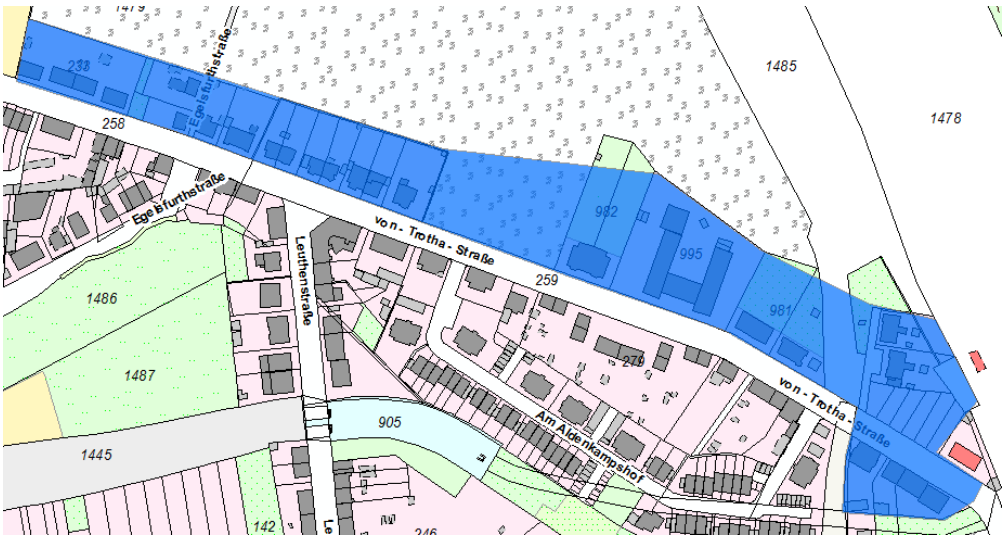


Abb. 7: Wohngebiet Von-Trotha-Str.

Bereich 8:

- Erlenstraße Nr. 32 bis Nr. 110
- Waldteichstraße Nr. 105 bis Nr. 115
- Tannenstraße Nr. 2 bis Nr. 76
- Von-Trotha-Straße Nr. 180 bis Nr. 194

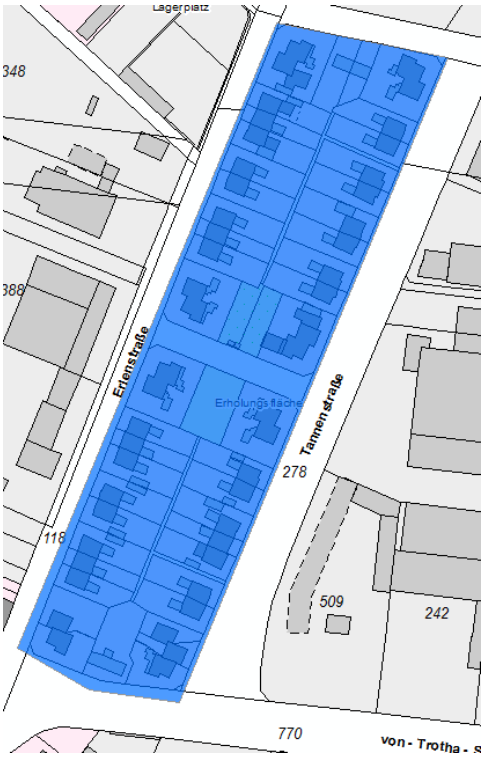


Abb. 8: Wohngebiet Erlenstr. / Waldteichstr. / Tannenstr. / Von-Trotha-Str.

Bereich 9:

- Weseler Straße von Nr. 313 bis Nr. 367

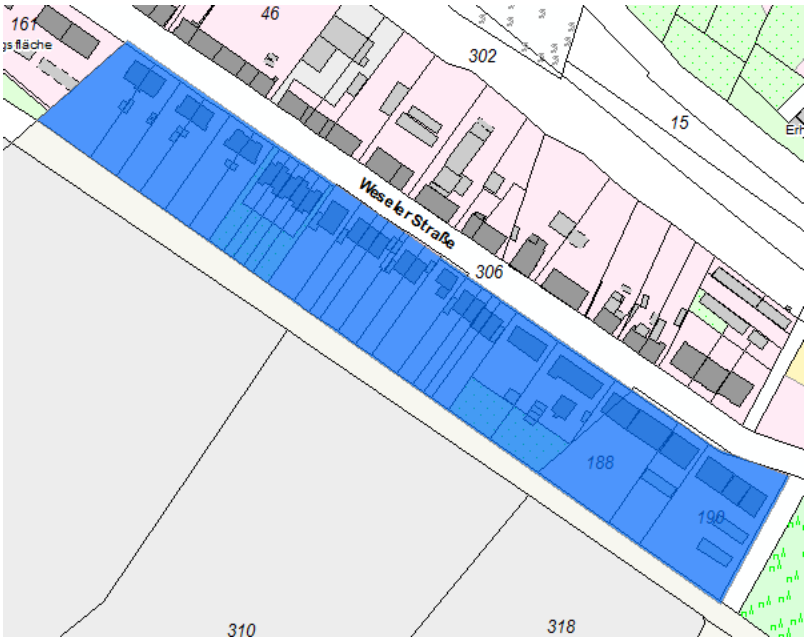
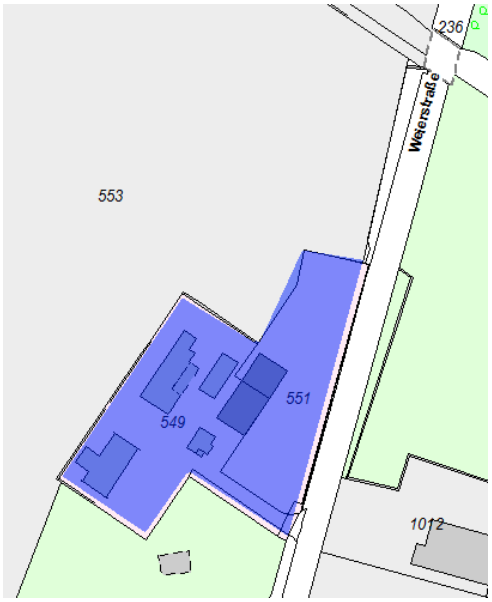


Abb. 9: Wohngebiet Weseler Str.

Die Stadt Oberhausen fordert eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung hinsichtlich einer Korrektur der Einstufung der vorgenannten Wohngebiete.

2.1.3. Fehlerhafte Einstufung von Mischgebieten

In der folgenden Abbildung wird eine Fläche blau dargestellt, die als Mischgebiet mit den Immissionsgrenzwerten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingestuft werden muss:

Bereich: - Weierstraße 119 und 121, sowie Nebengebäude	 Abb. 10: Mischgebiet Weierstraße

Die Stadt Oberhausen fordert eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung hinsichtlich einer Korrektur der Einstufung der vorgenannten Fläche als Mischgebiet.

2.1.4. Fehlerhafte Einstufung von Sondergebieten

Gemäß §2 (1) 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) ist an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen ein Immissionsgrenzwert von 57 dB(A) tags bzw. 47 dB(A) nachts anzusetzen.

Die Aufzählung der Verkehrslärmschutzverordnung ist aus Sicht der Stadt Oberhausen nicht vollständig. Kindergärten vollziehen derzeit verstärkt den Wandel von Betreuungs- hin zu Bildungseinrichtungen und sind mit ihrem Ruhebedarf daher Schulen gleichzustellen.

Diese Einschätzung wird offensichtlich auch vom Vorhabenträger geteilt, denn die städtische Kindertageseinrichtung KTE Ackerstraße (Ackerstraße 29) ist sowohl in den Lageplänen als auch in den Ergebnistabellen zum Schallschutz bereits als Sondergebiet (SOS) aufgeführt.

Die Stadt Oberhausen fordert die Einstufung von Kindergärten als Sondergebiet (SOS) und damit die Einhaltung eines Immissionsgrenzwertes von 57 dB(A) tags auch für Kindergärten. Mindestens aber ist die Schutzbedürftigkeit eines Kindergartens aus der konkreten Schutzbedürftigkeit des Gebietes, in dem er sich befindet, abzuleiten.

Wie die Prüfung der Lagepläne und Ergebnistabellen zum Schallschutz zeigt, kam es zu einer Vielzahl von Fehleinschätzungen des Gutachters bei der Schutzbedürftigkeit von Schulen, Kindertageseinrichtungen, Krankenhäusern und Altenheimen. Besonders schwer wiegt aus Sicht der Stadt Oberhausen die Fehleinstufung des Sophie-Scholl-Gymnasiums, das in den Ergebnistabellen Schallschutz als „GE“ eingestuft wird, sowie des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums, das als „MI“ eingestuft wird.

Die nachfolgende Tabelle zeigt alle schutzbedürftigen Einrichtungen sowie die Einstufung in den Lageplänen und Ergebnistabellen. Analog zu Anlage 13.1 (Erläuterungsbericht Schallschutz, Seite 22) wurde ein Korridor von ca. 1.000 m beiderseits der Bahnstrecke zugrunde gelegt.

Einrichtung	**Straße**	**Darstellung in Lageplan Schallschutz als Sondergebiet**	**Nutzungsart in Ergebnistabelle Schallschutz**	
Städt. KTE Ackerstraße	Ackerstraße 29	ja	SOS	✓
KTE Schatzkiste Lebenshilfe	Am Stemmersgraben 8	fehlt	-	×
Neuapostolische KTE	An der Guten Hoffnung 7	nein	-	×
Ev. Kiga + FZ Schmachtendorf	Arnheimer Straße 31	nein	AU	×
städt. KTE Holten	Bahnstraße 70	nein	WA	×
Johanniter Klinikum Niederrhein gGmbH	Dorstener Straße 51	ja	SOK	✓
Gesamtschule Weierheide	Egelsfurthstraße 66	nein	AU	×
kath. KTE + FZ St. Clemens	Eugen-zur-Nieden-Ring 6	nein	AU	×
Weierheide Gesamtschule (Dependance)	Fichtestraße 4	nein	AU	×
Weierheide Gesamtschule (Dependance)	Fichtestraße 6	nein	AU	×

Alsfeldschule (Hauptschule) geschlossen?	Försterstraße 27	ja	SOS	✓
Alsfeldschule (Grundschule)	Försterstraße 29	ja	AU	×
AWO KG	Friesenstraße 135	nein	WA	×
Herderschule	Hagedornstraße 77	nein	AU	×
Altenheim St. Clemens Hospitale Sterkrade gGmbH	Hedwigstraße 22	fehlt	-	×
Kath. KG St. Josef	Herrmannstadtstraße 45	fehlt	-	×
städt. KTE Schmachtendorf	Krefelder Straße 39a	nein	WA	×
Dunkelschlagschule / Grundschule Schmachtendorf	Oranienstraße 57	ja	AU	×
Kath. KG Herz-Jesu	Oskarstraße 35	fehlt	-	×
Postwegschule	Postweg 99	fehlt	-	×
Friedrich-Ebert-Realschule	Potsdamer Straße 2	ja	SOS	✓
Käthe-Kollwitz-Berufskolleg	Richard-Wagner-Allee 40	nein	SOS	×
St. Clemens Hospitale Sterkrade gGmbH	Robert-Koch-Straße 11	ja	SOK	✓
St. Clemens Hospitale Sterkrade gGmbH	Robert-Koch-Straße 19	ja	SOK	✓
Schwarze-Heide-Schule	Roßbachstraße 21	nein	AU	×
kath. KTE Liebfrauen	Roßbachstraße 39	nein	AU	×
Heinrich-Böll-Gesamtschule	Schmachtendorfer Str. 165	fehlt	-	×
Ev. KG Sterkrade	Steinbrinkstraße 158	ja	WA	✓
Steinbrinkschule	Steinbrinkstraße 166	ja	SOS	✓
Johanniter Klinikum Niederrhein gGmbH	Steinbrinkstraße 96a	ja	SOK	✓
Sophie-Scholl-Gymnasium	Tirpitzstraße 25	nein	GE	×
Sophie-Scholl-Gymnasium	Tirpitzstraße 39	nein	GE	×
Sophie-Scholl-Gymnasium	Tirpitzstraße 41	nein	GE	×
LVR Christoph-Schlingensief-Schule	Von-Trotha-Straße 105	fehlt	-	×
Gesamtschule Weierheide	Von-Trotha-Straße 123	nein	WA	×
Ev. KG Sterkrade	Weseler Straße 107	nein	WA	×
KTE Schlupfloch	Wewelstraße 34	nein	AU	×
St. Clemens Hospitale Sterkrade gGmbH	Wilhelmstraße 34	ja	SOK	✓
Freiherr-vom-Stein-Gymnasium	Wilhelmstraße 77	ja	MI	×
Ev. KG Sterkrade	Zorndorfstraße 7a	nein	WA	×

Tabelle 1: Fehlerhafte Einstufung von Sondergebieten

Die Stadt Oberhausen fordert eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung hinsichtlich einer Korrektur der Einstufung der schutzbedürftigen Einrichtungen.

2.1.5. Berücksichtigung von in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen

In den Planfeststellungsunterlagen wird in Anlage 12.2, GUP Teil B, Seite 22 angeführt, dass aufgrund der Größe des Untersuchungsraumes nicht alle Bebauungspläne vollständig vorlagen. Der Stand der Bearbeitung ist Oktober 2012. Zu diesem Zeitpunkt lagen alle Bebauungspläne ab Aufstellungsbeschluss vollständig für jedermann zugänglich im Internet-Angebot der Stadt Oberhausen unter (www.o-sp.de/oberhausen) vor.

In Ergänzung zu den rechtskräftigen Bebauungsplänen sind folgende in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne durch die Maßnahme betroffen:

B-Plan Nr.	**Bezeichnung**	**Planungsziele**
595	von-Throtha-Straße / Alsbach	Entwicklung eines durchgrünten Wohnbereiches; Einbeziehung und Sicherung freiraumplanerischer Belange wie Einbindung in einen geplanten Grünzug, Verknüpfung mit angrenzenden Freiräumen, Renaturierung des verrohrten Alsbaches; Sicherung und Einbindung des denkmalgeschützten Förderturms; Festsetzung vorhandener Wohn- und Gewerbestrukturen; Festsetzung von Erschließungsflächen
361A	Weierheide	Umwidmung bestehender GI-Festsetzungen zu einem GE-Gebiet.
428B	Bayernstraße / Gartroper Straße	Überprüfung der bisherigen Gewerbeflächen und Festsetzung einer zeitgemäßen Nutzungsart; Festsetzung einer neuen Wohnbebauung; Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen; Schaffung einer richtungsweisenden Grünwegeverbindung als gestaltendes Element und als Puffer zwischen Hauptsammler, Gewerbe- und Wohnbebauung.
431	St. Clemens-Hospitale	Festsetzung von Gemeinbedarfsflächen (Krankenhaus); Einziehung der Robert-Koch-Straße im Bereich zwischen der Hospitalstraße und Hildegardstraße; Festsetzung privater Verkehrsflächen für Andienung und ruhenden Verkehr; weitgehender Erhalt von vorhandenen Gehölzstrukturen.
475	Bahnstraße / Am Handbruch	Sicherung der städtebaulichen Struktur; Regelung der Ansiedlung von Vergnügungsstätten.
509	Westrampe / Heidstraße	Festsetzung von Mischgebietsflächen; Prüfung der Festsetzung eines Grünstreifens entlang der Westrampe; Prüfung von Integration und Verträglichkeit von Einzelhandelsbetrieben; Regelung von Außenwerbeanlagen und Vergnügungsstätten.
553	Steinbrinkstraße / Otto-Weddigen-Straße	Feinsteuerung der Entwicklung eines unmittelbaren Randbereichs der Sterkrader Innenstadt; weitgehender Erhalt der vorhandenen Strukturen; Verringerung des Konfliktpotentials durch das Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen; Prüfung der Integration und Verträglichkeit von Einzelhandelsbetrieben und von Vergnügungsstätten.

587	Weseler Straße / Jägerstraße	Festsetzung von Wohnbauflächen; Prüfung der Verträglichkeit einer Bebauung und Nutzung in den rückwärtigen Grundstücksbereichen; Prüfung der Integration und Verträglichkeit von Einzelhandelsbetrieben und anderen gewerblichen Nutzungen.
622	Forststraße / Emmichstraße	Festsetzung von Wohnbauflächen
625	Hegerfeldstraße / Hauptkanal Sterkrade (Stadtteil Schwarze Heide)	Entwicklung eines reinen Wohngebiets; Sicherung von Grünflächen; Sicherung von Wegebeziehungen.
628	Hegerfeldstraße	Entwicklung eines reinen Wohngebiets; Entwicklung von Grünflächen.
642	Weierstraße / Waldteichstraße	Sicherung und Erweiterung gewerblicher bzw. industrieller Nutzungen (Gewerbe- und Industrieflächen); Prüfung der erforderlichen Erschließungsanlagen bei gleichzeitiger Anbindung an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz; Berücksichtigung der vorhandenen Bodenbelastungen und der durch die Gewerbe- und Industriebetriebe entstehenden Lärmbelastungen; Verträglichkeit zu sensibleren Nutzungen außerhalb des Plangebietes; Regelung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.
661	Neumühler Straße (Nahversorgungszentrum Schwarze Heide West)	Sicherung und Stärkung der Nahversorgungsfunktion des zentralen Versorgungsbereiches Schwarze Heide (hier westlicher Teilbereich); Regelungen bezüglich des im Plangebiet vorhandenen Einzelhandels insbesondere Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten; Ausschluss von sonstigen Nutzungen, die zur Beeinträchtigung des Nahversorgungszentrums führen können, wie z.B. Vergnügungsstätten und Nutzungen im Zusammenhang mit dem Rotlichtmilieu.
679	Neumühler Straße / Mecklenburger Straße	Verträgliche Zuordnung von Mischgebieten und allgemeinen Wohngebieten; Sicherung der wohnortnahen Versorgung; Ausschluss unverträglicher Nutzungen wie bordellartige Betriebe, Vergnügungsstätten und andere

Tabelle 2: In Aufstellung befindliche Bebauungspläne

Die Stadt Oberhausen fordert die Berücksichtigung der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne und der in ihnen vorgesehenen Baugebietsausweisungen gem. Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der schalltechnischen Untersuchung und somit bei der Festlegung der aktiven sowie passiven Schallschutzmaßnahmen.

2.1.6. Gebäuderückbau

Beim Abgleich der Lagepläne mit den Modelldaten zur schalltechnischen Untersuchung sind zwei Gebäude aufgefallen, die in den Lageplänen als Rückbau gekennzeichnet sind. In den Modelldaten zur Berechnung der Schallausbreitung sind diese Gebäude jedoch noch als Hindernisse berücksichtigt. Für beide Gebäude ist

außerdem passiver Schallschutz vorgesehen. Es handelt sich um die Gebäude an der Neumühler Straße Nr. 1a und Nr. 2/2a. Da für die Ausbaumaßnahme der Abbruch dieser Gebäude vorgesehen ist, dürfen sie in den Ausbreitungsrechnungen nicht als Hindernisse berücksichtigt werden. Eine Entschädigung in Form von passivem Schallschutz ist ebenfalls nicht notwendig.

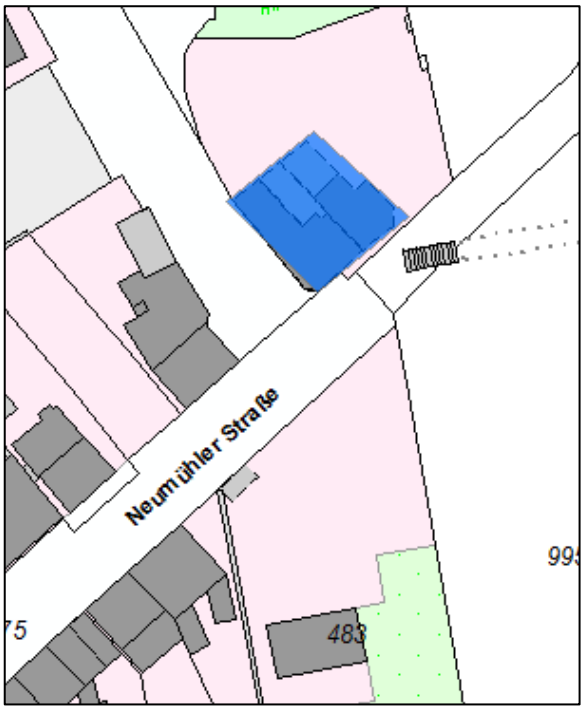
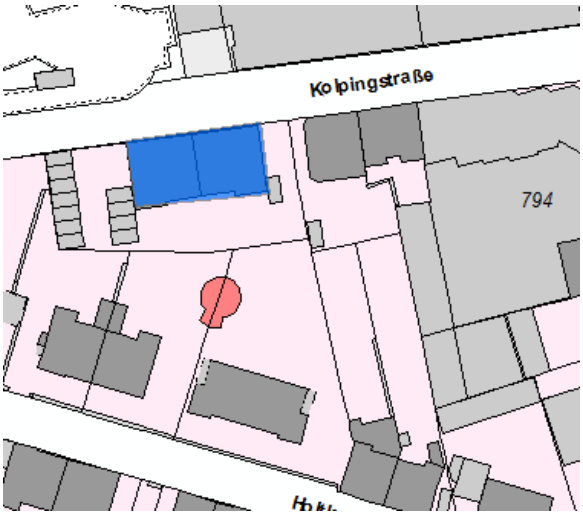


Abb. 11: Gebäuderückbau Neumühler Str.

2.1.7. Fehlende Gebäude

In den vorliegenden Lageplänen zum Lärmschutz sind teilweise vorhandene Gebäude nicht dargestellt. Dies bezieht sich sowohl auf Bereiche, für die kein Bebauungsplan gilt (§ 34 BauGB), als auch auf Bereiche, in denen eine durch Bebauungsplan zulässige Bebauung bereits realisiert wurde. Beispielsweise sind der rechtskräftige Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 5 und der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 134 C bereits zu großen Teilen umgesetzt, die Bebauung fehlt allerdings in den Katasterplänen.

Darüber hinaus sind bei der Überprüfung folgende Gebäude aufgefallen, die nicht mit in die Untersuchung einbezogen wurden, aber unter Umständen zumindest Anspruch auf passiven Schallschutz haben:

Kolpingstraße Nr. 7 und Nr. 9	 Abb. 12: Fehlende Gebäude Kolpingstr.

Vogelsangweg Nr. 1 bis Nr. 31	 Abb. 13: Fehlende Gebäude Vogelsangweg

Die Datengrundlage in der schalltechnischen Untersuchung hat den Stand 08/2009.

Die Stadt Oberhausen fordert, dass im weiteren Verlauf des Verfahrens vom Vorhabenträger über die oben genannten Beispiele hinaus alle Gebäude zu ermitteln sind, die nach 08/2009 errichtet wurden und ebenfalls in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt werden müssen. Das Gutachten ist entsprechend zu ergänzen.

2.2. Fehlerhafte Darstellung der städtischen Kanalisation

Im Lageplan 4.12.VA.LP.101.0 wie auch im deckungsgleichen Leitungsplan 4.12.VA.KT.101.0 ist die städtische Kanalisation DN 300, DN 400 und DN 600 im Bereich der A 516 nicht dargestellt. Weiterhin sind die Privatkanäle (rote Kanaldeckel) auf dem Gelände der MAN/GHH nicht abgebildet. Die Lage der Kanäle kann der Anlage WBO.1 entnommen werden.

Im Lageplan 4.12.VA.LP.103.0 ist die Planung des Düker Nordbeeck nur nachrichtlich als Korridor abgebildet. In der Anlage WBO.2 ist die Detailplanung des Dükers und der Bestandskanäle dargestellt.

Im Lageplan 4.12.VA.LP.104.0 wie auch im deckungsgleichen Leitungsplan 4.12.VA.KT.104.0 ist die städtische Kanalisation DN 300 in der Kalkstraße nicht dargestellt. Der Kanal hat eine Tiefenlage von ca. 2 m und befindet sich in einer geplanten BE-Fläche / Baustraße des Vorhabenträgers. Die WBO GmbH wird zu Lasten der DB AG den Kanal und die Schächte vor und nach der Baumaßnahme kameratechnisch untersuchen, um Schäden dokumentieren und der DB in Rechnung stellen zu können. Die Lage der Kanäle ist der Anlage WBO.4 zu entnehmen.

Die private Kanalisation der STOAG im Bereich des Sterkrader Busbahnhofes, der Straßenbahnhaltestelle, der ÖPNV-Trasse und am geplanten Fußgängertunnel ist nicht bzw. unvollständig dargestellt. Die Lage der Kanäle ist der Anlage WBO.5 zu entnehmen. Die Nähe der angesprochenen Kanäle zur geplanten Anlage der DB bedarf einer detaillierten Abstimmung. Insbesondere am geplanten Fußgängertunnel scheinen STOAG-Kanäle durch die Rampen überbaut zu werden.

Im Lageplan 4.12.VA.LP.107.0 wie auch im deckungsgleichen Leitungsplan 4.12.VA.KT.107.0 ist die städtische Kanalisation DN 400, DN 600 und DN 700 im Bereich der Kilometrierung 6,6 bis 6,85 nicht dargestellt. Die vorhandenen Kanäle befinden sich in Teilen in einer geplanten BE-Fläche / Baustraße. Die WBO GmbH wird zu Lasten der DB den Kanal und die Schächte vor und nach der Baumaßnahme kameratechnisch untersuchen, um Schäden dokumentieren und der DB in Rechnung stellen zu können. Die Lage der städtischen Kanalisation kann der Anlage WBO.6 entnommen werden.

Die Umgestaltung der städtischen Gewässer Handbach und Laubgraben sind nicht in den Planfeststellungsunterlagen abgebildet, siehe Anlage WBO.7. Die Maßnahme befindet sich im Bau und wird dieses Jahr abgeschlossen. Die Gewässer werden provisorisch an die städtische Kanalisation angeschlossen.

Nach dem Bau des Pumpwerkes wird der provisorische Anschluss des Handbaches und Laubgrabens aufgegeben und ein neuer Kanal DN 1600 unter der Bahntrasse im Rohrvortrieb für die Gewässerableitung hergestellt. Weiterhin ist vorgesehen, das städtische Kanalnetz zu entlasten und einen zweiten Mischwasseranschluss DN 1600 im Rohrvortrieb unter der Bahntrasse herzustellen und am vorhandenen Mischwasserpumpwerk der Emschergenossenschaft anzuschließen (Anlage WBO.8).

Der vorhandene städtische Mischwassersammler DN 2000 und der Regenwasserkanal DN 300 in Höhe der Kilometrierung 7,6 ist im Lageplan 4.12.VA.LP.108.0 nicht und im deckungsgleichen Leitungsplan 4.12.VA.KT.108.0 nur teilweise dargestellt. Die Kanäle und die Schächte befinden sich in einer geplanten BE-Fläche / Baustraße und werden durch das dritte Gleis, einen Bahnsteig, beidseitige Schallschutzmauern und eine Rampenanlage überbaut. Die WBO GmbH wird zu Lasten der DB die Kanäle und die Schächte vor und nach der Baumaßnahme kameratechnisch untersuchen, um Schäden dokumentieren und der DB in Rechnung stellen zu können. Die vollständige Lage der vorhandenen städtischen Kanalisation kann der Anlage WBO.9 entnommen werden.

Weiterhin plant die Stadt Oberhausen die Entlastung des vorhandenen Mischwassersammlers DN 2000 bei Kilometer 7,6 durch den Bau eines zusätzlichen Kanals DN 1300 unterhalb der Bahnanlage in Höhe der Kilometrierung 7,75. Teile des neuen Kanals wurden bereits 2013 erstellt. Die Gesamtmaßnahme ist in der Anlage WBO.12 dargestellt. Die Lage des bereits vorhandenen Kanals sowie die weitere Planung muss in die Planfeststellungsunterlagen übernommen werden.

Im Lageplan 4.12.VA.LP.109.0 wie auch im deckungsgleichen Leitungsplan 4.12.VA.KT.109.0 ist die städtische Kanalisation DN 300 im Bereich der Kilometrierung 8,4 bis 8,58 nicht dargestellt. In der Anlage WBO.13 ist die Lage des Kanals abgebildet und muss in den Planfeststellungsunterlagen ergänzt werden. Der Kanal DN 300 befindet sich in einer geplanten BE-Fläche / Baustraße. Die WBO

GmbH wird zu Lasten der DB die Kanäle und die Schächte vor und nach der Baumaßnahme kameratechnisch untersuchen, um Schäden dokumentieren und der DB in Rechnung stellen zu können.

Im Lageplan 4.12.VA.LP.110.0 wie auch im deckungsgleichen Leitungsplan 4.12.VA.KT.110.0 ist die städtische Kanalplanung Dännenkamp / Dellerheide nicht abgebildet und muss den Planfeststellungunterlagen zugefügt werden. Die Kanalplanung kann der Anlage WBO.14 entnommen werden.

Der Verlauf des Durchlasses Schlenke ist im Lageplan und Leitungsplan nur unvollständig dargestellt und muss nachträglich den Planfeststellungunterlagen hinzugefügt werden. Die Lage der verrohrten Schlenke kann man der Anlage WBO.15 entnehmen.

Der vorhandene städtische Mischwasserkanal DN 300 unter der Bahnanlage ist im Lageplan 4.12.VA.LP.110.0 und im deckungsgleichen Leitungsplan 4.12.VA.KT.110.0 in der Lage nicht korrekt dargestellt. Der Kanal wurde von der WBO neu kartiert und ist in der Anlage WBO.15 abgebildet.

2.3. Fehlerhafte Darstellung von Planungen Dritter

Die abgedruckte Lage der OpenGrid-Europe-Leitung kollidiert mit der Pressgrube des Dükers. In einem Abstimmungsgespräch mit dem Leitungsbetreiber wurde abgestimmt, dass die Leitung an anderer Stelle von pledoc geplant wird. Der Vermerk zur Abstimmung ist in der Anlage WBO.3 hinterlegt.

Das Emschergenossenschaft-Pumpwerk „Handbach“ wird durch die Emschergenossenschaft um ein Regenwasserpumpwerk erweitert, diese Planung ist nicht in den Planfeststellungsunterlagen vermerkt.

2.4. Sonstige Unstimmigkeiten

Im Erläuterungsbericht wird auf die Schmachtendorfer Straße (L387) hingewiesen. Bei der Schmachtendorfer Straße handelt es sich um die L397.

Die im Lageplan 4.12.VA.LP.110.0 dargestellte Sterkrader Straße ist auf Oberhausener Stadtgebiet nur als Emmericher Straße bekannt.

3. Stellungnahme der Stadt Oberhausen als Grundstückseigentümerin

Die Stadt Oberhausen hat als betroffene Grundstückseigentümerin bereits fristgerecht Einwendungen bei der Bezirksregierung geltend gemacht (Frist 17.03.2014). Das Schreiben vom 10.03.2014 wird nachfolgend vollständigkeitshalber aufgeführt:

„Sehr geehrter Herr Dietz,

nach Durchsicht der offengelegten Planunterlagen erhebt die Stadt Oberhausen hiermit fristgerecht folgende Einwendungen zum PFA 1.2 als betroffene Grundstückseigentümerin:

Das Grunderwerbsverzeichnis sieht vor, städtische Flächen teilweise zu erwerben, teilweise mit Grunddienstbarkeiten zu belasten und teilweise vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Anhand der vorliegenden Pläne ist nicht eindeutig erkennbar, was für welche Grundstücke bzw. Teilflächen von Grundstücken gilt. Die farbigen Darstellungen auf den Plänen überschneiden sich teilweise, so dass sie nur schwer zuzuordnen sind. Eine Darstellung jeweils in getrennten Lageplänen wäre übersichtlicher.

In vielen Fällen ist nicht erkennbar, warum das Grunderwerbsverzeichnis des Vorhabenträgers sowohl von Verkauf als auch von dinglicher Sicherung spricht, wobei der Inhalt der Grunddienstbarkeiten nicht erkennbar bzw. angegeben ist. Insofern kann zum jetzigen Zeitpunkt keine verbindliche Aussage getroffen werden, wie letztendlich die Grundstücksregelungen erfolgen sollen.

Die genauen Rahmenbedingungen sind von Seiten der DB AG rechtzeitig mit der Stadt Oberhausen, Bereich 1-3 / Immobilien, abzusprechen, damit z.B. die jeweiligen Pächter über Einschränkungen während der Baumaßnahmen informiert oder grundstückrechtliche Regelungen vorbereitet bzw. geprüft werden können.

Aus den Unterlagen ist zu entnehmen, dass auch Flächen für Dritte erworben werden müssen. Hier stellt sich die Frage für wen und warum. Es wird unterstellt, dass z.B. die feuerwehrtechnischen Grundstücksregelungen von der DB AG vorzunehmen sind und nicht auf die Stadt Oberhausen abgewälzt werden.

Die Stadt Oberhausen fordert, dass der Vorhabenträger rechtzeitig und mit einem ausreichend großen Zeitvorlauf die notwendigen grundstücksrechtlichen Regelungen beantragt.

Im Einzelnen sind nachfolgende Grundstücke der Stadt Oberhausen betroffen:

Trassenferner Grunderwerb

lfd. Nr.	
061, 063, 064, 065, 066, 067, 068, 069, 070, 071, 072, 073, 074, 076	Die betroffenen Grundstücke befinden sich alle auf dem Gebiet des Ostfriedhofes. Das Grunderwerbsverzeichnis sieht für diese Flächen eine Grunddienstbarkeit vor, deren Inhalt nicht näher bekannt ist. Die im nördlichen Teil des Ostfriedhofes gelegenen Grabfelder werden zukünftig nicht mehr benötigt und werden inzwischen als allgemeine Grünanlagen genutzt. Aus Sicht der Stadt Oberhausen sollte für diese Flächen keine Grunddienstbarkeit in den entsprechenden Grundbüchern eingetragen werden. Eine vertragliche Regelung mit der Stadt Oberhausen ist hier ausreichend. Für die Inanspruchnahme städtischer Kompensationsflächen sind Entschädigungszahlungen sowohl für die Grundstücksbereitstellung als auch für etwaige zukünftige Unterhaltungsmaßnahmen seitens der DB AG zu zahlen.

Grunderwerb von km 22,265 bis km 22,893 (Strecke 2206)

lfd. Nr.	
005, 006, 007, 008, 010, 011	Es handelt sich um Flächen im Bereich der Eichen- und Rosastraße, die als Straße, Acker und Unland ausgewiesen sind. Für das Grundstück **Gemarkung Buschhausen, Flur 14, Flurstück 50**, besteht ein Pachtvertrag bezüglich landwirtschaftlicher Nutzung. Für das Grundstück **Gemarkung Buschhausen, Flur 14, Flurstück 90**, besteht ein Gestattungsvertrag zur Nutzung als Hundetrainingsplatz. Das Flurstück 90 ist mit einer Grunddienstbarkeit in Form einer Bebauungs- und Aufwuchsbeschränkung zugunsten der Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) belastet, die keinerlei Auswirkungen auf die Maßnahme hat.

Ebenfalls belastet mit der Dienstbarkeit zugunsten von Bundeseisenbahn-vermögen ist das Grundstück **Gemarkung Buschhausen, Flur 14, Flurstück 91**.

Grunderwerb von km 2,958 bis km 3,858

lfd. Nr.	
013, 022, 024, 027, 029, 031, 033, 034, 035, 038, 039, 041, 042, 043, 044, 045, 046	Es handelt sich hierbei um Straßen- und Grünflächen im Bereich der Rosastraße, Beeckerorter Straße und Gartroper Straße. Für das Flurstück **Gemarkung Buschhausen, Flur 14, Flurstück 62**, besteht eine Gestattungsvereinbarung mit der EVO AG zur Verlegung einer Hauptverteilungsleitung. Für das Grundstück **Gemarkung Buschhausen, Flur 14, Flurstück 58**, besteht ein Pachtvertrag. Für das Grundstück **Gemarkung Buschhausen, Flur 14, Flurstück 64**, bestehen teilweise Pachtverträge. Für das Grundstück **Gemarkung Buschhausen, Flur 13, Flurstück 30**, besteht eine Grunddienstbarkeit in Form eines Gasleitungsrechtes für die Ruhrgas AG, Essen. Für das Grundstück **Gemarkung Buschhausen, Flur 13, Flurstück 69**, besteht dasselbe Gasleitungsrecht für die Ruhrgas AG, Essen. Weiterhin besteht eine Grunddienstbarkeit auf dem Grundstück **Gemarkung Buschhausen, Flur 14, Flurstück 58**, in Form eines Kabelleitungsrechtes zugunsten der EVO AG.

Grunderwerb von km 3,858 bis km 4,750

lfd. Nr.	
079, 083, 084, 085, 086, 091, 093, 094, 095, 314	Es handelt sich um Straßenflächen und Grünanlagen im Bereich der Friedrichstraße, Ostrampe, Neumühler Straße und Brandenburger Straße. Für die sich auf dem Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 22, Flurstück 1026**, befindliche Imbiss-Stube besteht ein Pachtvertrag. Dieses Gebäude muss im Zusammenhang mit der Umgestaltungsplanung des Bahnhofes Sterkrade abgerissen wer-

den. Die mietvertraglichen Regelungen zur Kündigung des Geschäftsraummietvertrages sind zu beachten. Der Bereich Immobilien muss daher frühzeitig über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme des Grundstücks informiert werden. Nach dem erfolgten Verkauf des Flurstücks 1026 an die DB AG hat diese den Abriss des Gebäudes zu übernehmen.

Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 22, Flurstück 986**, besteht eine Grunddienstbarkeit in Form einer Immissionsduldung aus dem Bahnbetrieb, die für den Ausbau der Betuwe-Linie nicht berücksichtigt werden muss.

Auf dem Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 22, Flurstück 1026**, lastet dieselbe Grunddienstbarkeit der Immissionsduldung.

Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 25, Flurstück 253**, besteht eine Gestattungsvereinbarung zur Verlegung einer Gasrohrleitung mit der EVO AG.

Das im Grunderwerbsverzeichnis unter der lfd. Nr. 84 eingetragene Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 22, Flurstück 985**, befindet sich seit Juni 2011 im Eigentum der DB Netz AG (Grundbuch von Sterkrade, Blatt 15793).

Grunderwerb von km 5,624 bis km 6,506

lfd. Nr.	
103, 106, 107, 109,	Hierbei handelt es sich um Straßengrün und Wasserflächen im Bereich Damm-, Weier- und Schachtstraße sowie des Volksparkes.
110, 111, 114, 124, 315,	Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 25, Flurstück 889**, besteht ein Gestattungsvertrag zur Verlegung einer Gasrohrleitung mit der EVO AG. Weiterhin besteht für eine Teilfläche des Flurstücks 889 ein Pachtvertrag.

Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 2, Flurstück 95**, besteht eine Grunddienstbarkeit in Form der Duldung einer Prüfungsanlage, eingetragen für den Eisenbahnfiskus im Jahr 1908. Der Ausbau der Betuwe-Linie hat keinen Einfluss auf diese

Last.

Auf dem Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 25, Flurstück 984**, lastet eine Grunddienstbarkeit, Einwirkungen durch den Bergbau entschädigungslos zu dulden. Die Last ist von der Maßnahme nicht betroffen.

Grunderwerb von km 6,506 bis km 7,411

lfd. Nr.

125, 130, 131, 133, 134, 138, 142, 144, 145, 147, 165, 166, 168, 170, 172, 173, 175, 177

Hierbei handelt es sich um Straßengrün und Waldflächen im Bereich der Weseler Straße, Stern-, Franz- und Dammstraße.

Auf dem Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 2, Flurstück 14**, lasten zwei Grunddienstbarkeiten in Form eines Mineralölfernleitungsrechtes und einer Fernleitung zum Transport von Aethylen und Erdgas.

Auf dem Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 2, Flurstück 25**, lastet eine Grunddienstbarkeit in Form eines Bergschadensverzichtes, der auf die Maßnahme keinen Einfluss hat.

Auf den Grundstücken **Gemarkung Sterkrade, Flur 2, Flurstücke 101, 102, 144 und 102**, lastet ebenfalls ein Bergschadensverzicht, der auf die Maßnahme keine Auswirkungen hat.

Auf dem Grundstück **Gemarkung Sterkrade, Flur 2, Flurstück 101**, befindet sich zusätzlich eine Grunddienstbarkeit in Form eines Leitungsrechtes zugunsten der Propylen-Pipeline Ruhr GmbH & Co. KG, Marl.

Auf den Grundstücken **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 25, Flurstücke 20 und 286**, lastet ein Hochspannungsleitungsrecht, verbunden mit einer Bau- und Aufwuchsbeschränkung.

Grunderwerb von km 7,411 bis km 8,315

lfd. Nr.

179, 180, 181, 183, 184, 187,

Bei den Grundstücken handelt es sich um Straßen- und Grünflächen im Bereich der Schmachtendorfer Straße und Oranienstraße.

Bzgl. des Grundstücks **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 25,**

189, 190, 191, 193, 194, 195, 196, 198, 199, 203, 204, 206, 207, 208, 209, 210, 212, 213, 214, 217, 218, 219, 220, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 235, 237, 248

Flurst. 221, besteht eine Gestattungsvereinbarung mit der EVO AG zum Betrieb einer 10-KV-Trafostation.Weiterhin besteht für das Flurstück 221 eine Gestattungsvereinbarung bzgl. der Zufahrt zu den Garagen Weseler Straße.

Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 27, Flurstück 114**, besteht ein Pachtvertrag bzgl. 700 qm Gartenland an der Genter Straße.

Bzgl. des Grundstücks **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 27, Flurst. 355**, besteht ein Pachtvertrag bezüglich einer Fläche von 3.140 qm Weideland für zwei Ponys.

Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 24, Flurstück 1079**, besteht eine Grunddienstbarkeit in Form einer Wasserleitungsrechtes zugunsten der Gelsenwasser AG.

Zu Lasten des Grundstücks **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 24, Flurstück 1074**, besteht ebenfalls ein Wasserleitungsrecht zugunsten der Gelsenwasser AG. Diese Grunddienstbarkeit gilt auch für die **Flurstücke 1075, 1076, 1077 und 1079**.

Auf dem Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 24, Flurst. 1087**, lastet eine Grunddienstbarkeit in Form eines Wasserleitungs- und Kabelrechtes für die Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH in Mülheim.

Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 25, Flurstück 120**, besteht eine Grunddienstbarkeit in Form eines Wegerechtes.

Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 25, Flurstück 205**, besteht ein Wasserleitungsrecht für die Gelsenwasser AG in Gelsenkirchen.

Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 25, Flurstück 206**, besteht ebenfalls ein Wasserleitungsrecht für die Gelsenwasser AG in Gelsenkirchen. Diese Grunddienstbarkeit gilt ebenfalls für die Flurstücke **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur**

24, Flurstücke 207 und 208.

Das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 25, Flurstück 215**, ist mit einem Wasserleitungs- und Kabelrecht zugunsten der Rheinisch-Westfälischen Wasserwerksgesellschaft mbH in Mülheim belastet.

Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 25, Flurstück 218**, gilt dieselbe Eintragung zugunsten des RWW in Mülheim.

Das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 27, Flurstück 354**, ist mit einem Wasserleitungsrecht zugunsten der Gelsenwasser AG in Gelsenkirchen belastet.

Das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 27, Flurstück 355**, ist ebenfalls mit dieser Grunddienstbarkeit zugunsten der Gelsenwasser AG, Gelsenkirchen, belastet. Gleiches gilt für das städtische Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 27, Flurstück 486**.

Grunderwerb von km 8,315 bis km 9,219

lfd. Nr.	
263, 264, 265, 266,	Hierbei handelt es sich um Straßen- und Grünflächen im Bereich der Hühnerstraße, des Nassenkampgrabens und der Rabenstraße.
267, 272, 273, 276, 277, 279, 281, 283, 287, 290, 292, 293	Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 31, Flurstück 67**, besteht eine Gestattungsvereinbarung zur Aufstellung einer transportablen Garage. Weiterhin besteht für das Flurstück 67 eine Gestattungsvereinbarung zur Verlegung eines Fernmeldekabels entlang der Eisenbahnstrecke.
	Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 31, Flurstück 8**, bestehen Grunddienstbarkeiten in der Form, dass das Grundstück nur als Wald- und Erholungsgebiet sowie rein forstwirtschaftlich genutzt werden darf.
	Auf dem Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 31, Flurstück 67**, lastet ein Duldungsrecht der Einwirkung des Ei-

senbahnbetriebes, eingetragen am 19.12.1887. Dieses Recht hat keinen Einfluss auf die anstehende Maßnahme.

Auf dem Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 31, Flurstück 68**, lastet ebenfalls das v.g. Recht aus dem Jahr 1887.

Das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 32, Flurstück 245**, ist mit einer Grunddienstbarkeit belastet, die festlegt, dass die Grundstücke nur als Wald- und Erholungsgebiet und rein forstwirtschaftlich genutzt werden dürfen. Weiterhin besteht auf dem Flurstück 245 eine Grunddienstbarkeit in Form eines Mineralölprodukten-Leitungsverlegungs- und Unterhaltungsrechtes zugunsten der Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft, Rodenkirchen.

Grunderwerb von km 9,219 bis km 10,122

lfd. Nr.

297, 302, 308, 310, 311

Es handelt sich um Flächen im Bereich der Forst- und Hühnerstraße, die als Wald- bzw. Fußweg ausgewiesen sind.

Für das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 32, Flurstück 246**, besteht eine Gestattung zur Verlegung eines 10-KV-Kabels mit den Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerken, Essen.

Das Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 32, Flurstück 246**, ist mit einer Grunddienstbarkeit belastet, die die Nutzung der Fläche nur als Wald- und Erholungsgebiet und rein forstwirtschaftlich gestattet.

Das städt. Grundstück **Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 32, Flurstück 101**, ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis der DB AG aufgeführt. Es soll jedoch voraussichtlich als Zugang zu diesem Teilabschnitt der Betuwe-Linie und als Rettungsweg für die Feuerwehr dienen. Bei dem Flurstück 101 handelt es sich nicht um eine öffentliche Verkehrsfläche, sondern um ein rein fiskalisches Grundstück, das nur zur Andienung der im Hintergelände liegenden Firma Steitz dient. Diese Firma, die den Weg auch angelegt

hat und unterhält, besitzt ein alleiniges Wegebenutzungsrecht, welches durch eine Grunddienstbarkeit und eine Baulast abgesichert ist. Eine anderweitige Nutzung des Flurstücks 101 ist daher rechtzeitig mit der Firma Steitz abzustimmen.

Die ausführlichen Einwendungen zu den einzelnen Flurstücken sind der beigelegten Liste in der Anlage zu entnehmen (Spalte „Einwendungen/Anmerkungen der Stadt als Eigentümerin“). Diese sind bei sämtlichen erforderlichen Grundstücksregelungen zu beachten, insbesondere in Bezug auf die Entbehrlichkeit von Flächen und in Fällen, in denen Rechte Dritter betroffen sind. Diese Rechte haben möglicherweise Auswirkungen auf die Planungen bzw. sind ggfs. nicht vereinbar mit den Planungen des Vorhabenträgers. Beispielhaft sei hier auf die Leitungsrechte und die sich daraus ergebenden Schutzstreifen hingewiesen. Es wird vorausgesetzt, dass sich der Vorhabenträger direkt mit den betroffenen Leitungsträgern verständigt und der Stadt als Grundstückseigentümerin hierüber eine entsprechende Mitteilung gibt.

Ergänzend zu den Einwendungen wird auf die Stellungnahme der Stadt Oberhausen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Lauxen“

4. Städtische Infrastruktur

4.1. Straßenverkehrsrechtliche Belange

Im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus und Bahnübergangsbeseitigung sind durch den Umbau bzw. Rückbau die Bahnübergänge Eichenstraße, Rosa- / Rothofstraße, Weseler Straße, Sternstraße und Hühnerstraße betroffen.

Unter der Annahme, dass die vorgenannten Bahnübergänge während der Arbeiten für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr voll gesperrt werden müssen, fordert die Stadt Oberhausen die Festsetzung folgender Auflagen und Bedingungen:

4.1(a) Die von der DB AG beauftragten Unternehmer haben sich rechtzeitig, d.h. 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 Abs. 1 Nr. 1 und 6 der Straßenverkehrs-Ordnung darüber einzuholen, wie der Verkehr zu lenken, zu beschränken oder umzuleiten ist. Diese Auflage gilt für jede einzelne Sperrung der Bahnübergänge.

4.1(b) Die von der DB AG beauftragten Unternehmer haben sicherzustellen, dass die an die Baustraßen bzw. Baustellenzufahrten angrenzenden öffentlichen Straßen nicht verschmutzt werden. Der Unternehmer hat ggf. Kehrmaschinen einzusetzen oder eine LKW-Reifenwaschanlage vorzuhalten.

4.1(c) Werden öffentliche Verkehrsflächen im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) für die Lagerung von Baumaterialien, Baumaschinen etc. in Anspruch genommen, so hat die DB AG als Bauherr rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten (14 Tage) eine Sondernutzungserlaubnis nach § 18 StrWG NRW einzuholen. Für die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsflächen hat der Erlaubnisnehmer Sondernutzungsgebühren zu entrichten. Die Gebührentarife können bei der Stadt Oberhausen, Fachbereich 5-6-50 / Verkehrs- und Baustellenmanagement, erfragt werden.

4.2. Baustellen- und Baustraßenkonzept

Über den Zu- und Abtransport der Baustoffe über das öffentliche Straßennetz während der Bauphase wird im Erläuterungsbericht lediglich ein Satz verloren. Dies wird von der Stadt Oberhausen als vollkommen unzureichend angesehen.

Der Übersichtsplan 4.12.VA.UP.102.0 stellt die Baustraßen und Zuwegungen für Rettungseinsätze während der Bauzeit dar. Es handelt sich dabei jedoch nicht um ein vollständiges Baustraßenkonzept, da der Plan nur einen Ausschnitt des öffentlichen Straßennetzes entlang der Betuwe-Strecke zeigt. Die darüber hinausgehende Führung des Verkehrs – z.B. bis zu den Autobahnen – wird nicht dargestellt. Eine abschließende Bewertung des Baustraßenkonzeptes ist anhand der vorgelegten Unterlagen nicht möglich.

Die Stadt Oberhausen hält daher eine vollständige Überarbeitung und Neuvorlage des Baustraßenkonzeptes für erforderlich. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

4.2(a) Es ist ein vollständiges Baustraßenkonzept vorzulegen, dass die Führung des Baustellenverkehrs bis zu den Autobahnen aufzeigt.

4.2(b) Seitens des Vorhabenträgers sind Angaben zur Anzahl der Fahrzeugbewegungen vorzulegen.

4.2(c) Der Baustellenverkehr ist so lange wie möglich über die Autobahnen zu führen, die Beanspruchung des städtischen Straßennetzes ist auf das notwendige Maß zu reduzieren.

4.2(d) Tempo 30-Zonen sowie Straßen mit angrenzender schutzwürdiger Nutzung (z.B. Krankenhäuser, Schulen, Kindergärten, Senioreneinrichtungen) sind grundsätzlich zu meiden.

4.2(e) Folgende Straßen sind aus dem Baustraßenkonzept zu streichen (z.B. aufgrund schutzwürdiger Bereiche, Tempo 30-Zonen, Vorbelastung Luft/Lärm, enge Straßenquerschnitte): Neugahlener Straße (zwischen Kleestraße und Neumühler Straße), Kalkstraße, Hagedornstraße, Beerkamp, Alderkamp, Sternstraße, Oranienstraße, Holtstegstraße (von Graßhofstraße bis Stadtgrenze), Friesenstraße, Privatweg zwischen Feuerwache Sterkrade und Eugen-zur-Nieden-Ring.

4.2(f) Zur Anbindung an die Buschhausener Straße ist die Hünxer Straße entsprechend provisorisch zu verlängern.

4.2(g) Die Befahrung des Sterkrader Innenstadtrings (Eugen-zur-Nieden-Ring / Brandenburger Straße / Ostrampe / Friedrichstraße) ist zum Schutz der Anwohner aufgrund von Vorbelastungen aus dem Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan so gering wie möglich zu halten. Die Befahrung des Rings ist nur im Einrichtungsverkehr (entgegen Uhrzeigersinn) möglich.

4.2(h) Bei der Erstellung des Baustraßenkonzeptes sind die Forderungen der STOAG zur Aufrechterhaltung des ÖPNV während der Sperrung von Bahnübergängen und Straßen zu beachten.

4.2(i) Die Bürgerinnen und Bürger sind durch die DB AG umfassend über das Baustraßenkonzept, die Anzahl der Lkw-Fahrten usw. zu informieren (z.B. im Rahmen einer Info-Veranstaltung).

Die Stadt Oberhausen fordert die Überarbeitung des Baustraßenkonzeptes unter Berücksichtigung der o.g. Forderungen.

4.3. Städtische Kanalisation

Der städtische Kanal DN 2000 parallel der Weierstraße unterquert die DB Anlage und befindet sich in Teilen in einer geplanten BE-Fläche / Baustraße. Die WBO GmbH wird zu Lasten der DB den Kanal und die Schächte vor und nach der Baumaßnahme kameratechnisch untersuchen, um Schäden dokumentieren und der DB AG in Rechnung stellen zu können.

Am vorhandenen Bahnübergang Sternstraße wird der städtische Kanal EI 1200/800 von dem dritten Gleis und der beidseitigen Schallschutzwand überbaut. Die WBO GmbH wird zu Lasten der DB den Kanal und die Schächte vor und nach der Baumaßnahme kameratechnisch untersuchen, um Schäden dokumentieren und der DB in Rechnung stellen zu können.

Die Planung der EÜ(F) Hühnerstraße muss noch mit dem nicht in den Lageplänen und dem Bauwerksplan abgebildeten Kanal DN 300 abgeglichen und grundsätzlich mit der WBO GmbH abgestimmt werden.

4.4. HOAG-Trasse (Regionaler Rad- und Gehweg) nördlich der Gartroper Straße

Im Bereich der Gartroper Straße wurden im Jahr 2007 die regionalen Radwegeverbindungen „Grüner Pfad“ (ehem. Bahnstrecke 2260) und „HOAG-Trasse“ endgültig fertig gestellt und miteinander verbunden. Träger beider Maßnahmen war der Regionalverband Ruhr (RVR).

Diese Wegeverbindung genießt in der Bevölkerung eine hohe Wertschätzung und erfüllt eine überaus wichtige Funktion in der regionalen - insbesondere freizeitorientierten - Radverkehrsinfrastruktur.

Die Pläne im Rahmen des Planfeststellungsabschnittes 1.1 (PFA 1.1) zeigten bereits, dass durch die geplanten Maßnahmen im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Strecke nicht nur eine Verlegung des südlich ankommenden Fuß- und Radweges

erforderlich wird, sondern in diesem Bereich während der Bauzeit auch keine Durchfahrt möglich sein wird. Nördlich der Querungsstelle dieses Weges mit der Gartroper Straße wird der Weg im Rahmen des Planfeststellungsabschnittes 1.2 während der Bauphase ebenfalls als Baustelleneinrichtungsfläche / -straße genutzt.

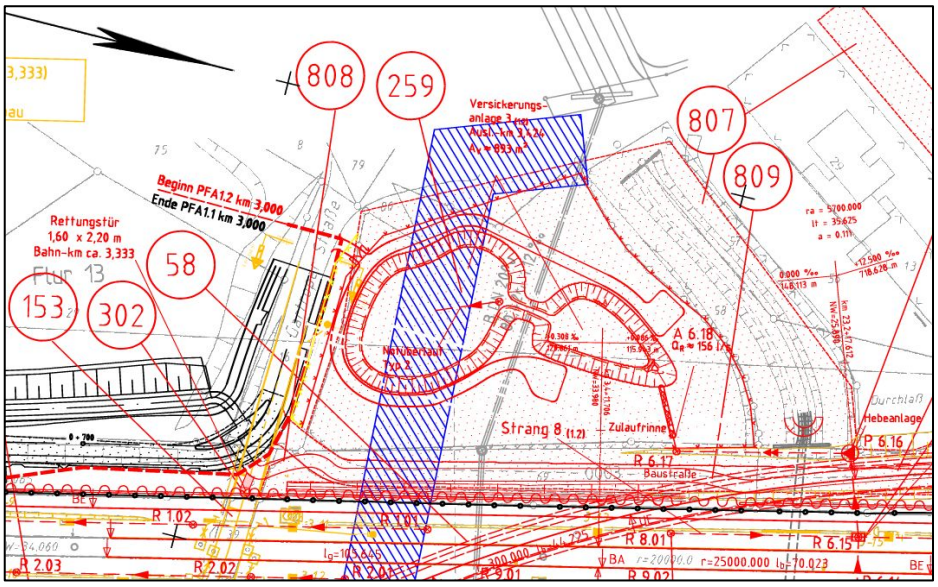


Abb. 14: Lageplan 5.1 Blatt 3 (Ausschnitt)

In diesem Teilraum muss aber während der gesamten Bauzeit eine attraktive, d.h. komfortable und sichere „Ersatzlösung“ für den Radverkehr angeboten werden (siehe auch Stellungnahme der Stadt Oberhausen im Zusammenhang mit dem PFA 1.1). Eine völlige Unterbrechung der beschriebenen Wegeverbindungen ist auch temporär nicht hinnehmbar.

Die Stadt Oberhausen fordert, eine temporäre Umleitung (z.B. „Grüner Pfad“ – „Emscher Weg“ - Hünxer Straße - Forsterbruch Straße oder falls machbar über „Grüner Pfad“ - Rampe zur Beeckerort Straße - Lattenkampstraße - Hünxer Straße - Forsterbruch Straße - Neugahlener Straße - Neumühler Straße) entsprechend den einschlägigen Richtlinien vorzusehen und in der Örtlichkeit auszuschildern. Diese Maßnahme ist frühzeitig mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Oberhausen und unter Beteiligung des RVR abzustimmen.

Nach Abschluss der Baumaßnahme muss der Weg - wenn auch in leicht modifizierter Führung - in gleichartiger Weise (Breite, Oberflächenbelag, Gestaltung, …) wieder hergestellt werden. Dies ist im Detail mit dem RVR abzustimmen.

4.5. Standard für Wendeanlagen

Die Planung des Vorhabenträgers sieht im Zuge der Bahnübergangsbeseitigung an der Rosastraße, Sternstraße sowie Hühnerstraße die Einrichtung von Wendeanlagen vor.

Grundlage für die Dimensionierung von Wendeanlagen sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Durchgeführte Fahrversuche in Zusammenarbeit mit der WBO zeigen jedoch, dass die Vorgaben der RASt 06, Bild 59, für eine sichere Durchfahrt und das Wenden von Entsorgungs- und Rettungsfahrzeugen sowie Lkw nicht ausreichen.

Die Stadt Oberhausen hat daher einen Standard für Wendeanlagen entwickelt, der in allen Planungen auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen einzuhalten ist. Um den Anforderungen der Berufsfeuerwehr Oberhausen gerecht zu werden, ist dieser Standard auch für die Dimensionierung der Wendeanlagen im PFA 1.2 einzuhalten. Die Wendeanlagen auf der Rosastraße, Sternstraße und Hühnerstraße sind entsprechend zu überarbeiten.

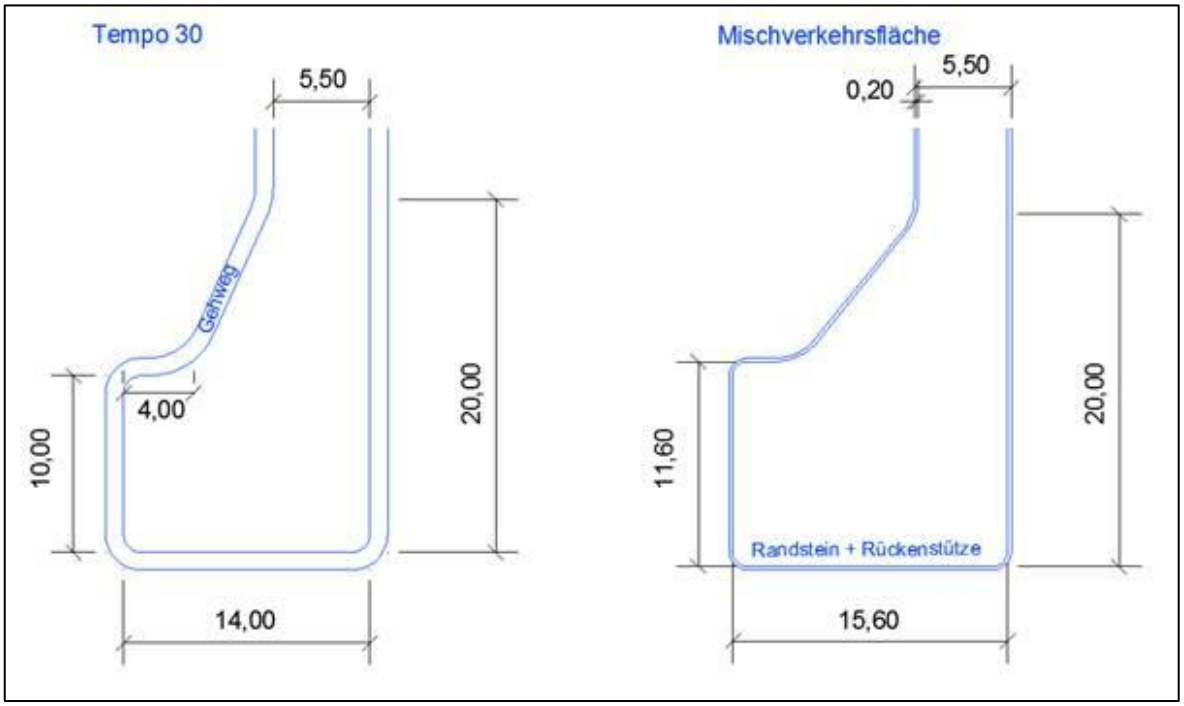


Abb. 15: Standardabmessungen für Wendenanlagen

5. Beeinträchtigung des Ortsbildes

Die Planungen des Vorhabenträgers sehen im Planfeststellungsabschnitt 1.2 den Bau von drei bis sechs Meter hohen Schallschutzwänden komplett aus Aluminium

vor – eine Planung, die aus Sicht der Stadt Oberhausen keinerlei Rücksicht auf das Stadtbild, die angrenzende Bebauung und auf die Interessen der Oberhausener Bürgerinnen und Bürger nimmt. Aus Sicht der Stadt Oberhausen fehlt eine Auseinandersetzung mit der jeweiligen städtebaulichen Situation im Hinblick auf die verwendeten Materialien. Materialien wie Beton oder Glas werden ebenso wenig berücksichtigt wie Gabionenwände oder Lärmschutzwälle.

Grundsätzlich wird sich durch den Bau der Schallschutzwände die Lärmsituation für viele Anwohner entlang der Ausbaustrecke im Vergleich zur heutigen Situation verbessern. Negative Auswirkungen ergeben sich aber vor allem durch die Trennwirkung und den städtebaulichen Einschnitt der bis zu sechs Meter hohen Wände aus Aluminium.

Sichtbeziehungen zwischen den Stadtteilen und an wichtigen Punkten entlang der Strecke (u.a. Bahnhof Sterkrade, Haltepunkt Holten, Bahnübergänge) werden unterbrochen und die soziale Kontrolle an Bahnsteigen und Haltepunkten ist durch den fehlenden Einblick nicht mehr gewährleistet. Darüber hinaus laden kilometerlange, freie Flächen geradezu dazu ein, diese durch Graffiti zu verunstalten und damit das Stadtbild dauerhaft zu schädigen.

Aus Sicht der Stadt Oberhausen ist die Voraussetzung für eine breite Akzeptanz des Schallschutzes in der Bevölkerung, dass er gut geplant und kommuniziert sowie gestalterisch überzeugend in das Stadtbild integriert wird.

Diese Anforderungen werden aus Sicht der der Stadt Oberhausen in den Planungen des Vorhabenträgers bislang nicht ausreichend berücksichtigt. Die Stadt Oberhausen hat daher durch das Büro *a-konzept21* ein alternatives Gestaltungskonzept für die Schallschutzwände erarbeiten lassen. Ziele des Gestaltungskonzeptes sind eine stadtverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände, die Minderung der „Störwirkung“ sowie die Erhöhung der Akzeptanz der Maßnahme in der Bevölkerung.

Das Gestaltungkonzept folgt dabei den vier Leitgedanken:

- Akzentuieren: Zusammengehörigkeit der Siedlungsbereiche durch „Ortsfenster“ (Sichtfenster) betonen
- Integrieren: Einfügen in die Umgebung durch Übernahme der umliegenden Materialstruktur (Materialidentität)

- Kaschieren: Minderung der optischen Störung durch intensive Begrünung
- Akzeptieren: Soziale Akzeptanz der Schallschutzwand durch eine positive Wahrnehmung

Bei der Auswahl der Materialien wurde unter Berücksichtigung der Schallschutzeigenschaften Wert auf eine durchgängige Gestaltung, d.h. einen „Wiedererkennungswert“ entlang der Strecke, gelegt. Durch die in dem Gestaltungskonzept vorgeschlagenen Materialien wird eine verbesserte Einbindung der Lärmschutzwände in das Ortsbild erreicht. Alle Ausführungen haben eine bahntechnische Zulassung.

Konkret beinhaltet das Konzept folgende Gestaltungsmerkmale für den Planfeststellungsabschnitt 1.2:

- Schallschutzwände sollen dort, wo es die Platzverhältnisse zulassen, aus Beton-Wandelementen hergestellt werden. Die Beton-Wandelemente werden braunrot eingefärbt und zur Ortsseite hin mit einer verstärkten Besenstrich-Struktur versehen, die die gebietstypische „Backstein-Architektur“ aufgreift. Wo möglich, sollen die Beton-Wandelemente mit Rankpflanzen begrünt werden. Ansonsten sollten davor Bäume strukturiert angeordnet werden.
- Im Bereich der Eisenbahn-Überführungen (EÜ), am Bahnhof Sterkrade sowie am Haltepunkt Holten sollen Aluminiumwände in verschiedenen Grüntönen in Kombination mit Sichtfenstern („Ortsfenster“) die erforderlichen Sichtbeziehungen zwischen Gleisen und Ortsteilen schaffen und für eine notwendige Sozialkontrolle sorgen.
- Zur Auflockerung der Außen- und Freizeitbereiche (z.B. Volkspark Sterkrade) sollen Gabionenwände angeordnet werden. Gabionenwände bestehen aus verzinkten Drahtkörben, die mit einem hochabsorbierenden Kern (Sand oder Beton) und mittelgrauen und rötlichen LAVA-Steinschüttungen gefüllt werden. Gabionenwände zeichnen sich durch ihre „naturnahe“ Gestaltung aus und bieten so z.B. Nistplätze für Echsen und andere Tiere. (Ökologie)
- Zur Akzeptanzförderung der Bürger sowie als Ausgleich für den städtebaulichen Einschnitt, soll eine intensive Begrünung der neuen SSW-Bauwerke

durch Rankpflanzen (z.B.: Wilder Wein, Efeuarten, Heckenrosen und strukturierende Baumpflanzungen) vorgesehen werden.

Die Überlegungen des Vorhabenträgers zum Einsatz von Schallschutzwänden aus Aluminium beziehen sich vor allem auf den Aspekt der Wirtschaftlichkeit in einem relativ kurzen Zeitfenster von ca. 25 Jahren. Die drei bis sechs Meter hohen Schallschutzwände werden das Erscheinungsbild der Stadt Oberhausen jedoch dauerhaft prägen. Aus den Planfeststellungunterlagen ist nicht ersichtlich, dass seitens des Vorhabenträgers eine Abwägung zwischen finanziellen und städtebaulichen Anforderungen stattgefunden hat.

Der Gutachter 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 insgesamt zwingend unverhältnismäßige Mehrkosten für diese Maßnahmen verursacht werden.

Wie das Gestaltungskonzept zeigt, muss der Einsatz alternativer Materialen nicht zwangsläufig mit höheren Kosten verbunden sein. Die Vorteile von Schallschutzwänden aus Beton liegen unter anderem in einer deutlich höheren Lebensdauer (mind. 50 Jahre) im Vergleich zu Aluminium-Wänden. Sie sind außerdem weniger wartungsintensiv und der Schalldämmwert bleibt dauerhaft erhalten. Unter Verwendung von Beton-Großelementen, z.B. mit einer Länge von bis zu 7,5 Metern, sind deutlich weniger Pfahlgründungen im Vergleich zu kürzeren Elementen aus Aluminium notwendig. Die so eingesparten Kosten können zur Finanzierung städtebaulich sinnvoller sowie innovativer Schallschutzmaßnahmen (z.B. Einsatz von transparenten Elementen, Gabionen, nSSW) verwendet werden.

Das Gestaltungskonzept des Büros *a-konzept21* ist der Gesamtstellungnahme als Anlage 2 beigefügt.

Die Stadt Oberhausen fordert für den Planfeststellungsabschnitt 1.2 eine stadtbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände. Das als Anlage 2 beigefügte Gestaltungskonzept ist bei der Planung zu berücksichtigen. Die Stadt Oberhausen ist bei der Ausführungsplanung der Schallschutzwände umfassend zu beteiligen. Ebenso ist eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei der Gestaltung der Lärmschutzwände durchzuführen.

6. Denkmalschutz

Bei der Siedlung Dunkelschlag (ca. km 6,000 bis km 6,900) handelt es sich um ein eingetragenes Baudenkmal (D36). Es sollten alle Auswirkungen auf das Denkmal vermieden werden, welche die Standsicherheit sowie die Nutzbarkeit des Denkmals einschränken. Im Einzelnen heißt dies:

- Vermeidung zusätzlicher Erschütterungen
- Herausarbeitung einer optimalen Belichtungssituation der nahe der Schallschutzmauer stehenden Anlagen des Denkmals unter Abwägung des Schallschutzes.
- Vermeidung von Abbrüchen denkmalgeschützer Anlagenobjekte.

Alle durch die Maßnahme notwendigen Änderungen an der denkmalgeschützten Siedlung Dunkelschlag bedürfen einer denkmalrechtlichen Erlaubnis nach § 9 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG NW). Dies betrifft auch die Errichtung einer Schallschutzwand.

Ergänzend wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland vom 17.02.2014 verwiesen. Die Forderungen des LVR sind entsprechend zu berücksichtigen.

7. Bahnhof Sterkrade

7.1. Personenunterführung (PU)

7.1.1. Breite der Personenunterführung (PU)

Der Vorhabenträger plant für die neu zu bauende Personenunterführung (PU) am Bahnhof Sterkrade eine Breite von 3,9 m ein. Diese verhältnismäßig geringe Breite wird aus Sicht der Stadt Oberhausen der Bedeutung der Personenunterführung nicht gerecht, die nicht nur dem Erreichen der Bahnsteige dient sondern eine zentrale stadtteilverbindende Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr in Sterkrade besitzt.

Die Berechnung der erforderlichen Breite von Personenunterführungen erfolgt gemäß DB-Richtlinie 813.0202 („Bahnsteigzugänge konstruieren und bemessen“). Demnach berechnet sich die Breite anhand

- der Querschnittsbelastung (da mehrere Bahnsteige einmünden und die PU auch von Fußgängern und Radfahrern als Verbindung genutzt wird)
- der Gehgeschwindigkeit der Personen
- der Personendichte
- der Bahnsteigräumzeit.

Es sind drei Lastfälle zu betrachten: Normalverkehr, Spitzenverkehr und Veranstaltungsverkehr (wie z.B. die Sterkrader Fronleichnamskirmes). Bei nicht ausschließlich von Bahnreisenden genutzten Unterführungen sind zusätzlich die Anforderungen vom zuständigen Straßenbaulastträger einzuholen und zu berücksichtigen.

Die Planunterlagen lassen keine Rückschlüsse zu, welche Werte in die Berechnung der Breite der PU eingeflossen sind.

Darüber hinaus ist gemäß DB-Richtlinie die Breite bei langen PU so zu wählen, dass keine zu große „Schlauchwirkung“ entsteht. Eine zu große „Schlauchwirkung“ liegt ab einem Verhältnis der Länge zur rechnerisch erforderlichen Breite von 10:1 vor. Sind gestalterische Mittel zur Minderung der Schlauchwirkung (z. B. Deckenöffnungen, Oberlichter usw.) nicht möglich, ist eine Schlauchwirkung auch bereits bei einem geringeren Verhältnis erreicht. Die PU am Bf Sterkrade weist mit einer Länge von 41,19 m und einer Breite von 3,9 m ein Verhältnis von 10,56:1 auf. Gemäß DB-Richtlinie liegt hier eine „Schlauchwirkung“ vor, die durch fehlende Oberlichter oder Deckenöffnungen noch zusätzlich verstärkt wird.

Die Stadt Oberhausen fordert vom Vorhabenträger eine transparente Darlegung der Berechnung der Breite der Personenunterführung am Bahnhof Sterkrade. Bei der Berechnung ist die Bedeutung der Unterführung als wichtige Stadtteilverbindung, das Fahrgastaufkommen zu Sonderveranstaltungen wie z.B. der Fronleichnamskirmes sowie eine Steigerung des Fahrgastaufkommens im Zuge des RRX-Betriebskonzeptes zu beachten.

7.1.2. Zuwegung und Gestaltung der Personenunterführung (PU)

Die Personenunterführung dient nicht ausschließlich dem Erreichen der Bahnsteige sondern stellt eine zentrale stadtteilverbindende Bedeutung für Fußgänger und Radfahrer dar. Aus Sicht der Stadt Oberhausen ist es daher erforderlich, die PU

sicher und hell zu gestalten, um Angsträume zu verhindern und Vandalismus vorzubeugen.

Die senkrecht zur PU angeordneten Treppen fördern aus Sicht der Stadt Oberhausen die Entstehung von Angsträumen. Der Treppenaufgang in Richtung Sterkrade Mitte sollte daher so weit wie möglich verschwenkt werden. Der Treppenaufgang Richtung Neumühler Straße sollte um 90°gedreht werden, so dass er in Laufrichtung der PU geradeaus weitergeführt wird.

Zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrgästen, Fußgängern und Radfahrern ist der Personentunnel mit einer Kameraüberwachung auszustatten.

Die Stadt Oberhausen fordert für den Bahnhof Sterkrade eine Überarbeitung der Personenunterführung dahingehend, dass die Zugangstreppen möglichst in Laufrichtung der PU weiterführen. Die Stadt Oberhausen ist bei der Gestaltung der Personenunterführung umfassend zu beteiligen (auch unter dem Gesichtspunkt, dass die Stadt Oberhausen derzeit eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der PU bis zum Zilianplatz vorbereitet).

Zusätzlich fordert die Stadt Oberhausen eine stadtverträgliche und städtebaulich hochwertige Gestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes. Auch hier ist die Stadt Oberhausen umfassend zu beteiligen.

7.2. Park+Ride-Angebot

Im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Strecke wird die P+R-Fläche südlich der Neumühler Straße entfallen, da sie für den Bau des zusätzlichen Gleises und der Schallschutzwand benötigt wird. In Folge entsteht ein Fehlbedarf an P+R-Parkständen, der mit Einführung des RRX noch zunehmen wird.

Die Stadt Oberhausen beabsichtigt daher die Einrichtung eine zusätzlichen P+R-Anlage auf der Westseite des Bahnhofs, um die Situation für Pendler am Bahnhof Sterkrade grundlegend zu verbessern. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof und der direkten Anbindung an die Neumühler Straße sowie den ÖPNV bietet sich die Fläche auf dem Grundstück Neumühler Straße 2/2a an, die durch den Abriss der Eckgebäude freigezogen wird. Dies kollidiert jedoch mit einem geplanten Versickerungsbecken auf dieser Fläche.

Der Vorhabenträger sieht das Versickerungsbecken an diesem Standort als technisch notwendig an. Alternative Standorte wurden geprüft, mussten aber aufgrund von Zwangsbedingungen (PU, Hauptkanal Sterkrade, etc.) verworfen werden. Die Versickerung muss über eine belebte Bodenzone erfolgen, auch eine Überbauung des Versickerungsbeckens ist daher nicht möglich. Alternativ wäre z.B. der Anschluss der Bahnflächen direkt an die städtische Kanalisation denkbar.

Die Stadt Oberhausen fordert den Vorhabenträger auf, gemeinsam mit der Verwaltung Alternativen für die Einrichtung einer P+R-Anlage auf der Westseite des Bahnhofs zu entwickeln.

Darüber hinaus fordert die Stadt Oberhausen, dass die DB AG während der Bauphase für einen adäquaten Ersatz der entfallenden Pendlerparkplätze südlich der Neumühler Straße sorgt.

7.3. Bike+Ride-Angebot

Im unmittelbaren Nahbereich des Bahnhofes Oberhausen-Sterkrade befinden sich heute für DB-Kunden 45 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (10 Einstellmöglichkeiten in Fahrradboxen und 35 Langbügel) an drei Standorten:

- 10 Fahrradboxen nördlich des östlichen Tunneleingangs
- 13 Fahrradständer (Langbügel) unmittelbar am östlichen Bahnsteig
- 22 Fahrradständer (Langbügel) unmittelbar neben dem westlichen Tunneleingang/-ausgang.

Die Fahrradständer am östlichen Bahnsteig befinden sich auf Flächen der DB AG. Hierfür wurde seinerzeit ein entsprechender Gestattungsvertrag geschlossen. Die Abstellanlagen selbst befinden sich allesamt im Besitz der Stadt Oberhausen.

Auf dem östlich angrenzenden Arnold-Rademacher-Platz sind zwar noch einmal 40 Fahrrad-Abstellmöglichkeiten direkt gegenüber des ehemaligen Bahnhofsgebäudes (20) und seitlich davon vor der dortigen Post (20) vorhanden. Diese beiden Standorte werden aber in erster Linie von Besuchern der Innenstadt, der Post und des Ärztehauses sowie auch den Kunden der STOAG genutzt.

Im letzten Sommer konnte stichprobenhaft festgestellt werden, dass bei gutem Wetter alle vorhandenen Abstellmöglichkeiten rund um den Bahnhof (insgesamt

85) ausgelastet sind. Es ist davon auszugehen, dass dies in erheblichem Maße Berufspendler sind.

Die vorliegenden Planungen unmittelbar am Bahnhof sehen nun vor, die vorhandenen 10 Fahrradboxen in Richtung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes zu versetzen, da die derzeit geplante Rampenanlage den Bereich, in dem die Boxen heute stehen, in Anspruch nehmen wird. Die Fahrradboxen sind über die Radstation im Hauptbahnhof Oberhausen an Nutzer dauerhaft - in der Regel für mindestens 1 Jahr - vermietet.

Die Stadt Oberhausen fordert, dass während der Bauzeit im Umfeld des Bahnhofes Sterkrade keine Unterbrechung hinsichtlich der Nutzungsmöglichkeit dieser Boxen eintreten.

Die 13 Langbügel am östlichen Ausgang würden nach den vorliegenden Plänen ersatzlos entfernt. Dafür wird in den Planfeststellungsunterlagen keine neue Fläche dargestellt bzw. empfohlen.

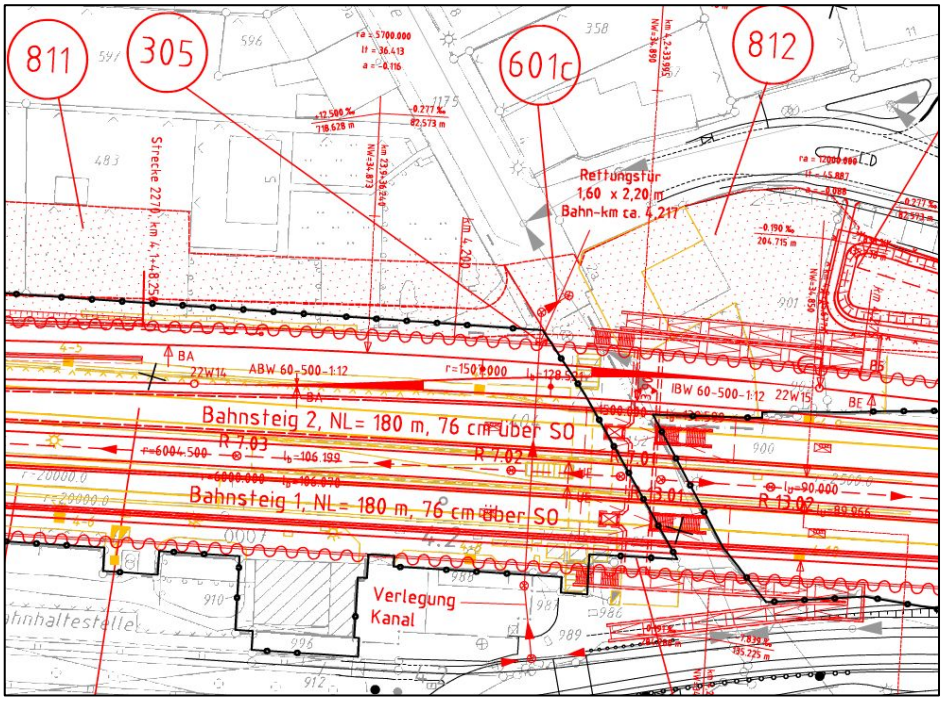


Abb. 16: Lageplan 5.1 Blatt 4 (Ausschnitt)

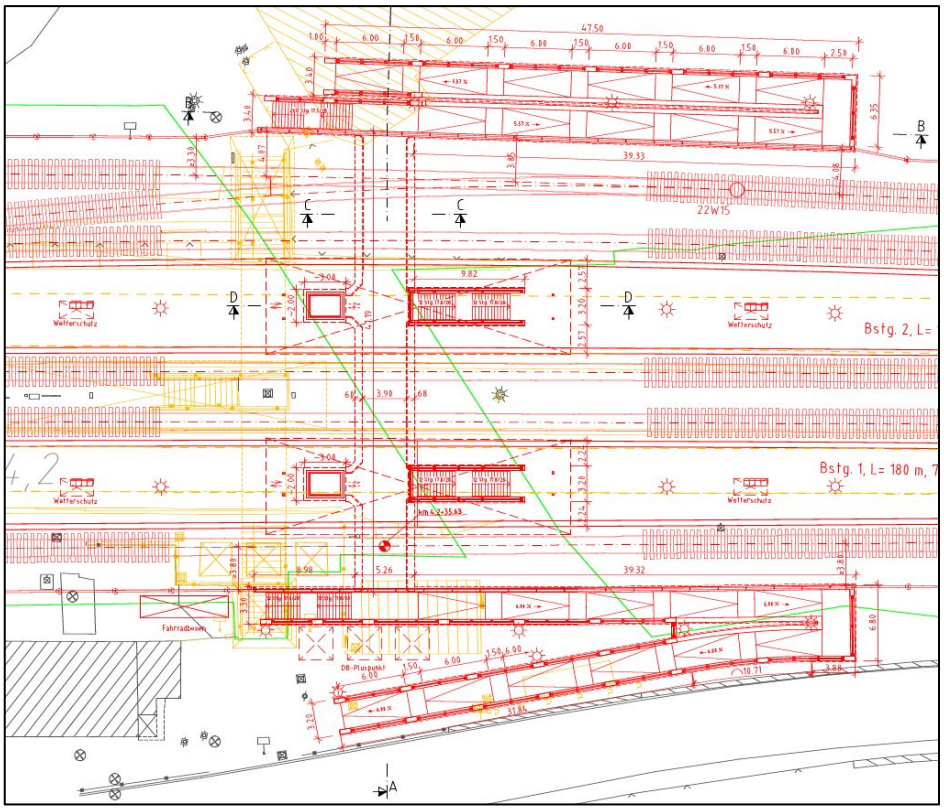


Abb. 17: Bauwerksplan 8.0 Bf Sterkrade EÜ-Personentunnel Draufsicht (Ausschnitt)

Am Westeingang/-ausgang (Neumühler Straße) wird der Standort mit den 22 Langbügeln ebenfalls überplant, d.h. die Abstellmöglichkeiten werden ebenfalls ersatzlos entfernt. Auch hierfür sind keine neuen Flächen im Nahbereich des westlichen Bahnhofseingangs dargestellt.

Damit bestünde dann ein deutlich reduziertes Bike+Ride-Angebot, das der Funktion dieses Bahnhofes und den Bedürfnissen der Bahn- bzw. VRR-Kunden in keiner Weise mehr gerecht wird.

Das Angebot an verfügbaren Flächen im Umfeld des Bahnhofes ist sicherlich begrenzt, aber ohne ein neues / erweitertes Angebot würden die Chancen einer intermodalen Mobilität auch nicht ansatzweise genutzt werden können, da wegen der Flächenknappheit im Bahnhofsumfeld auch keine nennenswerten Erweiterung des Park+Ride-Angebotes möglich ist.

Auf der Westseite des Bahnhofes Sterkrade entsteht durch den geplanten Abriss des Eckgebäudes an der Neumühler Straße (im Erdgeschoss Gaststätte Yesterday) eine kleine, platzartige Situation. Falls hier keine Realisierung einer P+R-

Anlage möglich ist, sollte auf der Fläche eine Fahrradabstellanlage vorgesehen werden.

Der vorgesehene neue Standort für die Radboxen liegt am Anfang eines schmalen, schlauchartigen Raumes zwischen Lärmschutzwand und ehemaligen Bahnhofsgebäude. Hier ist mit Verschmutzungen/Urinieren, Vandalismus etc. zu rechnen. Hier sollten geeignete gestalterische Maßnahmen angestrebt werden, um die erwartbaren Missstände erst gar nicht entstehen zu lassen.

Die Stadt fordert eine Darstellung von geeigneten Flächen in den Planunterlagen auf denen ein Bike+Ride-Angebot von bis zu 80 Abstellmöglichkeiten (heute: 45) als Ersatz und Erweiterung der derzeit noch vorhandenen 35 Langbügel realisiert werden kann.

7.4. Lärmschutz

Am Bahnhof Sterkrade plant der Vorhabenträger den Bau von 6 m (Westseite) bzw. 4 m (Ostseite) hohen Schallschutzwänden aus Aluminium. Aus Sicht der Stadt Oberhausen wird diese Planung in keiner Weise der städtebaulichen Bedeutung dieses zentralen Standortes gerecht. Außerdem wird eine Einsichtnahme von außen auf die Bahnsteige mit der Planung des Vorhabenträgers verhindert, was die soziale Kontrolle erheblich einschränkt und Angsträume entstehen lässt.

Aufgrund der Bedeutung des Bahnhofs Sterkrade ist es aus Sicht der Stadt Oberhausen unbedingt erforderlich, eine städtebaulich hochwertige Gestaltung der Schallschutzwände zu entwickeln. Die geplante Schallschutzwand darf den Stadtteil nicht durchtrennen, sondern sie muss sich gestalterisch in das Umfeld integrieren. Schon aus eigenem Interesse sollte die Deutsche Bahn hier ein einladendes und sicheres Entrée für ihre Bahnkunden schaffen.

Das von der Stadt Oberhausen entwickelte Gestaltungskonzept für die Schallschutzwände sieht am Bahnhof Sterkrade die Kombination von Schallschutzwänden aus Aluminium mit transparenten Einsätzen vor (vgl. Kap. 4.5).

Die Stadt Oberhausen fordert für den Bahnhof Sterkrade eine stadtbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände. Das als Anlage 2 beigefügte Gestaltungskonzept ist bei der Planung zu berücksichtigen. Die Stadt Oberhausen ist bei der Ausführungsplanung der Schallschutzwände umfassend zu beteiligen.

7.5. Entwässerung

Wie bereits in Kap. 2.2 erläutert, ist die private Kanalisation der STOAG im Bereich des Sterkrader Busbahnhofes, der Straßenbahnhaltestelle, der ÖPNV-Trasse und am geplanten Fußgängertunnel nicht bzw. unvollständig dargestellt. Die Nähe der angesprochenen Kanäle zur geplanten Anlage der DB bedarf einer detaillierten Abstimmung. Insbesondere am geplanten Fußgängertunnel scheinen STOAG-Kanäle durch die Rampen überbaut zu werden.

Darüber hinaus plant der Vorhabenträger, den vorhandenen städtischen Kanal DN 400 im Bereich des bestehenden Fußgängertunnels am Sterkrader Bahnhof zurückzubauen und weiter südlich neu zu errichten. Diese Maßnahme ist bisher noch nicht mit der WBO GmbH kommuniziert worden, eine Abstimmung muss noch erfolgen.

8. Haltepunkt Holten

8.1. Park+Ride-Angebot

Die vorhandenen P+R-Flächen an der Weseler Straße und Oranienstraße sind bereits heute stark aus- und teilweise überlastet. Die Stadt Oberhausen plant daher, die Situation für Pendler und Fahrgäste des ÖPNV und SPNV am Haltepunkt Holten grundlegend zu verbessern.

8.1.1. P+R-Anlage Schmachtendorfer Straße

Die Planung sieht den Bau eines P+R-Platzes nordöstlich des Haltepunktes an der Schmachtendorfer Straße vor, der rund 100 Pkw-Stellplätze sowie 40 Fahrradabstellanlagen (Bügel und abschließbare Boxen) umfasst. Die Fläche dient gleichzeitig als Bewegungsfläche und Zuwegung für die Feuerwehr. Die Planung kann der Anlage WBO.10 entnommen werden.

Da die Realisierung dieses P+R-Platzes erst nach Fertigstellung des Betuwe-Ausbaus vorgesehen ist, können die Flächen 828 und 827 aus Sicht der Stadt Oberhausen als BE-Flächen genutzt werden.

Folgende Flächen wurden im Grunderwerbsplan 4.12.VA.GE.108 als Erwerbsflächen markiert: Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 185, 187, 188, 189, 190, 191, 193, 196, 198, 199, 205 und 207.

Im Zusammenhang mit dem geplanten P+R-Parkplatz dürfen nur Teile der Flurstücke (Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 185, 187, 189, 193, 196, 199) veräußert werden. Restliche Flurstücke (Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 190, 191, 205 und 207) sollen im Eigentum der Stadt Oberhausen bleiben bzw. erworben werden (lfd. Nr. 185, 188).

Die gleichen Flächen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan / Maßnahmenplan 4.12.LP.LF.018.0 zur Aufforstung (A48) bzw. zur Wiederherstellung von Gehölzstreifen (A22 und A23) vorgesehen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten P+R-Parkplatz werden die Flächen für die vorgeschlagenen Maßnahmen gänzlich (A48) bzw. teilweise (A22 und A23) nicht zur Verfügung stehen.

8.1.2. P+R-Anlage Emmericher Straße

Südwestlich des Haltepunktes an der Emmericher Straße entsteht ein zusätzlicher P+R-Platz mit rund 45 Pkw-Stellplätzen, einer Kollektivanlage für 30 Fahrräder sowie Fahrradbügeln und Abstellmöglichkeiten für Krafträder.

Im Zuge der Umgestaltungsmaßnahme wird die Stadt Oberhausen außerdem die Kreuzung L4 Emmericher Straße / Bahnstraße / L155 Weseler Straße / Schmachtendorfer Straße zu einem Kreisverkehr ausbauen.

Die Planungen können der Anlage WBO.11 entnommen werden. Die Umsetzung ist für die Jahre 2014/2015 vorgesehen, so dass die mögliche BE-Fläche 830 zum Zeitpunkt der Betuwe-Bauphase nicht mehr zur Verfügung stehen wird.

Die bestehenden P+R-Flächen an der Weseler Straße und Oranienstraße sind nach dem Betuwe-Ausbau durch den Vorhabenträger wiederherzustellen und stehen dann ebenfalls wieder als Pendlerparkplätze zur Verfügung.

8.2. Alternativplanung der Bahnsteige inklusive Zuwegungen am Haltepunkt Holten

In der Planung des Vorhabenträgers bleiben die beiden Bahnsteige in ihrer Lage unverändert. Eine Anbindung des nordöstlich des Haltepunktes geplanten P+R-Platzes an die Bahnsteige ist nicht vorgesehen, so dass teilweise sehr lange Fuß-

wege entstehen. Insbesondere für Fahrgäste, die vom geplanten P+R-Platz an der Schmachtendorfer Straße den Bahnsteig Richtung Emmerich erreichen wollen, entstehen in Folge der Planung der Bahn zusätzliche Umwege von rund 250 Metern im Vergleich zu einer direkten Zuwegung zu den Bahnsteigen.

Eine weitere negative Auswirkung der Planung des Vorhabenträgers ist die fehlende soziale Kontrolle durch die versetzt angeordneten Bahnsteige. Fahrgäste können sich gegenseitig nicht ohne weiteres sehen. Außerdem plant der Vorhabenträger im Bereich des Haltepunktes Holten beidseitig der Bahnstrecke Schallschutzwände in Höhe von 4 m aus Aluminium, so dass auch eine Einsichtnahme von außen auf die Bahnsteige nicht möglich ist.

Die Stadt Oberhausen hat das Büro *Pöyry* mit der Erarbeitung einer Alternativplanung beauftragt, die eine direkte, barrierefreie und wirtschaftliche Anbindung aller vier Seiten an den Haltepunkt Holten aufzeigt.

Die Planung der Stadt Oberhausen sieht den Bahnsteig in Fahrtrichtung Emmerich mittig auf der Eisenüberführung Schmachtendorfer Straße vor. Die beiden Bahnsteige liegen sich damit direkt gegenüber. Durch diese Maßnahme kann die soziale Kontrolle verbessert werden, wodurch zum einen das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste gestärkt und zum anderen Vandalismusschäden und somit der Unterhaltungsaufwand für die DB reduziert werden. Die Alternativplanung wird vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Aufgabenträger für den SPNV unterstützt.

Die Vorteile der Alternativplanung der Stadt Oberhausen sind:

- Brückenerweiterung und Bahnsteigneubau können auf einem Brückenelement kombiniert werden (Kosteneinsparung).
- Kurze, direkte und barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige von allen P+R-Plätzen sowie für ankommende und abfahrende Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste des ÖPNV.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (keine Straßenüberquerungen erforderlich).
- Erhöhte soziale Kontrolle durch direkt gegenüberliegende Bahnsteige.
- Schutz vor Vandalismus durch Einsehbarkeit und Belebung des Verknüpfungspunktes.

- Kundenfreundlichkeit und Attraktivität des Haltepunktes steigen durch die geplanten P+R- und B+R-Anlagen und die umwegfreie Zugänglichkeit von allen vier Seiten: Potential zur Gewinnung neuer Bahnkunden.

Die Kostenschätzung des Büros *Pöyry* zeigt auf, dass die Alternativplanung nicht zu wesentlichen Mehrkosten im Vergleich mit der Planung des Vorhabenträgers führen wird. Das Brückenbauwerk über die Schmachtendorfer Straße muss für den Bau des dritten Gleises ohnehin verbreitert werden. Diese Maßnahme kann mit dem Bahnsteigneubau kombiniert werden. Die von *Pöyry* erstellte Vorzugsvariante ist als Anlage 3 beigefügt.

Die Stadt Oberhausen fordert die Umplanung des Haltepunktes Holten dahingehend, dass der Bahnsteig in Fahrtrichtung Emmerich mittig auf dem Brückenbauwerk errichtet wird. Es sind von allen vier Seiten barriere- und umwegfreie Zuwegungen zu den Bahnsteigen zu schaffen.

Darüber hinaus fordert die Stadt Oberhausen, dass die DB AG während der Bauphase für einen adäquaten Ersatz der entfallenden Pendlerparkplätze an der Weseler Straße und Oranienstraße sorgt.

8.3. Bike+Ride-Angebot

Der Bereich, in dem sich neben dem Fußweg zum Bahnsteig Richtung Sterkrade derzeit Fahrradständer (10 Langbügel) befinden - also unmittelbar im Anschluss an die dortigen Fahrradboxen - wird überplant. Diese Fahrradständer befinden sich im Eigentum der Stadt Oberhausen. Sie müssen vor Beginn der Baumaßnahmen ausgebaut und der Stadt übergeben werden.

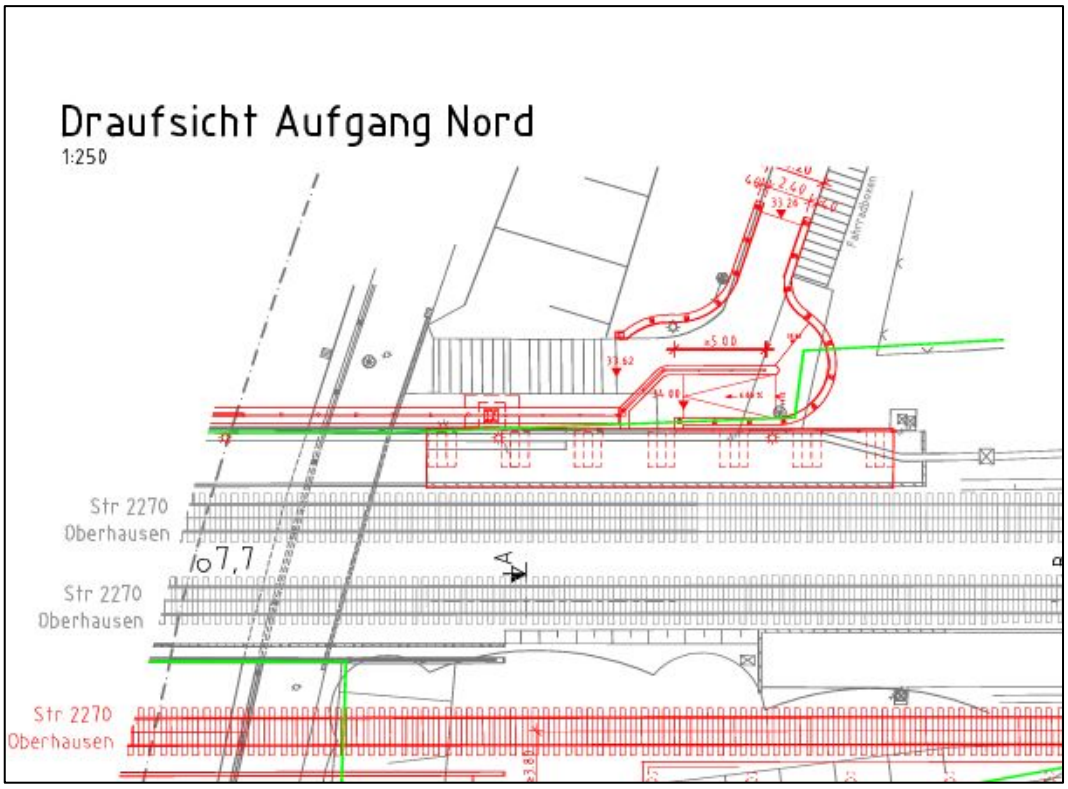


Abb. 18: Bauwerksplan 8.0 Bstg - HP Holten Draufsichten (Ausschnitt)

8.4. Lärmschutz

Der Vorhabenträger plant am Haltepunkt Holten beiderseits der Bahnstrecke den Bau von 4 m hohen Schallschutzwänden aus Aluminium. Eine Einsichtnahme von außen auf die Bahnsteige ist damit nicht möglich, was die soziale Kontrolle erheblich einschränkt. Durch die vom Vorhabenträger vorgesehene versetzte Lage der Bahnsteige wird die Entstehung potentieller Angsträume für Fahrgäste zusätzlich gefördert.

Das von der Stadt Oberhausen entwickelte Gestaltungskonzept für die Schallschutzwände sieht daher am Haltepunkt Holten die Kombination von Beton-Wandelementen sowie Schallschutzwänden aus Aluminium mit transparenten Einsätzen vor (vgl. Kap 5). Auch wenn Autofahrer und Fußgänger, durch den Sichtwinkel bedingt, nicht direkt nach gegenüber schauen können, so überwiegt doch die Transparenz im Brückenbereich (Bahnsteige). Der Schallschutzwand wird der schwere, dunkle und undurchdringliche Eindruck genommen. Dies führt zu einer stärkeren sozialen Kontrolle auf den Bahnsteigen, wodurch das Sicher-

heitsempfinden der Fahrgäste gesteigert wird. Auch die Deutsche Bahn gewinnt durch diese Maßnahmen deutlich an Attraktivität.

Die Stadt Oberhausen fordert für den Haltepunkt Holten eine stadtbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände. Das als Anlage 2 beigefügte Gestaltungskonzept ist bei der Planung zu berücksichtigen. Die Stadt Oberhausen ist bei der Ausführungsplanung der Schallschutzwände umfassend zu beteiligen.

8.5. Optionale Bahnsteiglänge für den RRX-Betrieb

Der RRX stellt für den VRR und das Land NRW das wichtigste Verkehrsprojekt der kommenden Jahre dar. Die heute verkehrenden RE-Linien gehen in den neuen RRX-Linien auf. Für den Haltepunkt Holten betrifft dies die heutige Linie RE 5, die in den RRX 5 überführt wird.

Durch die Steigerung der Kundenfreundlichkeit und Attraktivität des Haltepunktes Holten soll die Nutzung weiter ausgebaut und zusätzliches Kundenpotential aktiviert werden. Hiervon wird auch der RRX profitieren. Die Stadt Oberhausen setzt sich daher gemeinsam mit dem VRR für einen Erhalt des Haltepunktes Holten im RRX-Zielkonzept ein.

Die Stadt Oberhausen fordert im Hinblick auf die Einführung des RRX - analog zum Bahnhof Sterkrade - am Haltepunkt Holten eine optionale Verlängerung der Bahnsteige auf 215 m einzuplanen.

9. Bahnübergänge und Kreuzungsbauwerke

9.1. SÜ Weierstraße (BW-Nr. 451) - km 5,918

Der von der Stadt Oberhausen geplante Kreisverkehrsplatz L 215 Weierstraße / L 215n schließt im nördlichen Bereich an das vorhandene Straßenüberführungsbauwerk Weierstraße [Plan-Nr. 4.12.VA.LP.106.0] an.

Im Bauwerksverzeichnis unter Position 451 (Anlage 4, Seite 35) wurde irrtümlich als bisheriger / künftiger Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger die Stadt Dinslaken eingetragen. Richtig ist aber, dass das Bauwerk im Eigentum der Stadt Oberhausen ist. Der Eintrag ist wie folgt zu korrigieren:

- bisheriger Eigentümer – Stadt Oberhausen
- künftiger Eigentümer – Stadt Oberhausen

- bish. Unter-/ Erhaltungspflichtiger – Stadt Oberhausen
- künft. Unter-/ Erhaltungspflichtiger – Stadt Oberhausen

Durch die geplante Verlängerung des Bauwerkes kommt es zu einer Überlappung mit dem geplanten Kreisverkehr (L 215n / Weierstraße) [Plan-Nr. 4.12.IB.SU.060-0]. Südlich des Kreisverkehrs befindet sich eine Zechenbahnbrücke, die im Zuge des Neubaus L 215n erneuert wird.

Um einen nahtlosen Übergang der Bauwerke zu schaffen, ist eine Abstimmung der beiden Maßnahmen unbedingt notwendig.

Ein Teil der Böschung des Kreisverkehrs wurde im Grunderwerbsplan [Plan-Nr. 4.12.VA.GE.106] als eine Erwerbsfläche markiert (Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr.106 und 109).

Diese Flächen sollen im Eigentum der Stadt Oberhausen bleiben bzw. erworben werden und stehen als Baustelleneinrichtungsflächen nicht zur Verfügung. Die in Anspruch genommenen sonstigen Baustelleneinrichtungsflächen (816 und 817) sind nach dem Bauende wiederherzustellen.

9.2. SÜ BAB A3 (BW-Nr. 542) - km 6,856

Durch den dreigleisigen Ausbau der Strecke, die Erhöhung von Zugzahlen, die gefahrenen Geschwindigkeiten und Zuglängen, vor allem aber auch durch die Errichtung der Lärmschutzwände wird die Trennwirkung der Bahntrasse deutlich erhöht. Dieses ist nicht nur für den Biotopverbund und Artenaustausch von Belang, sondern hat auch für die Wegebeziehungen und Erholungsnutzungen der dort lebenden Bevölkerung erhebliche Auswirkungen.

Zum Ausgleich dieser erhöhten Trennwirkung wird von Seiten der Stadt Oberhausen neben den Ersatzbauwerken für die entfallenden Bahnübergänge die Herstellung einer neuen Wegebeziehung für Fußgänger und Radfahrer gefordert. Zu diesem Zweck ist der vorgesehene Ersatzneubau der Straßenüberführung der BAB A3 (Bauwerksnummer 452) so zu überplanen, dass hier auf der neuen Brücke unmittelbar neben der Lärmschutzwand ein Fuß-/ Radweg geführt werden kann.

Zur Verdeutlichung sei hier auf die unten abgebildete Brücke der BAB A6 in Mannheim verwiesen, bei der im Bereich der Überquerung einer Straße und einer

Straßenbahnstrecke, des Neckars und des Neckarkanals ein solcher Fuß-/ Radweg mitgeführt wird.

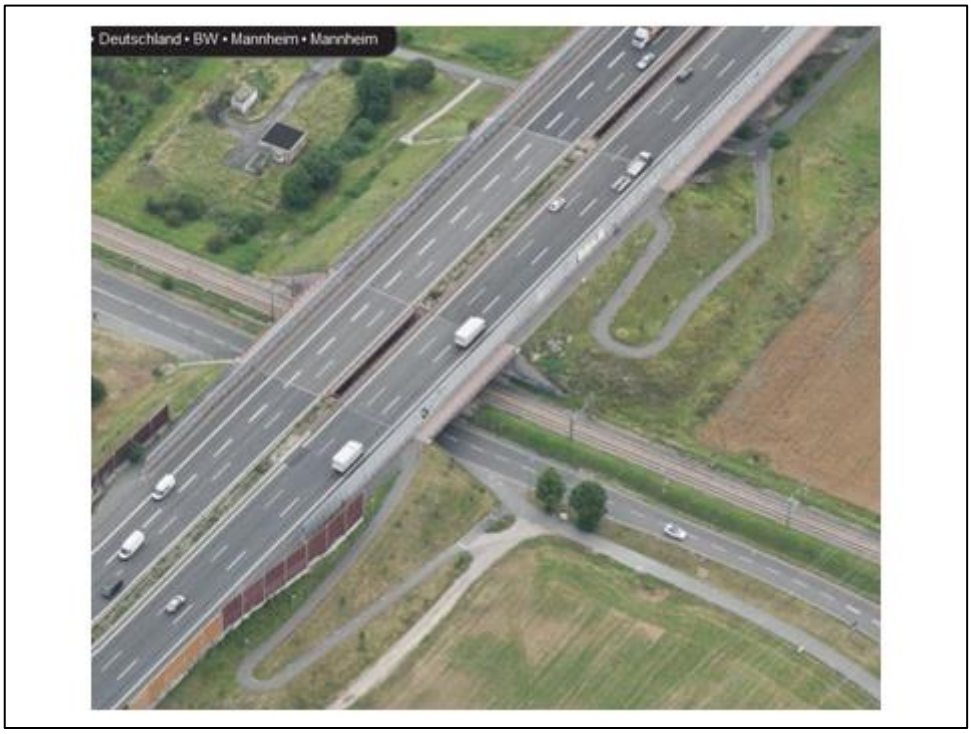


Abb. 19: Fuß-/ Radweg an der BAB A6 in Mannheim

Durch die geforderte Erweiterung des geplanten Ersatzbrückenbauwerks der BAB A3 um einen auf der Ostseite angehängten Fuß-/Radweg wird eine neue Wegebeziehung ermöglicht, die eine Verbindung zwischen dem Sterkrader Wald und dem Neuen Emschertal schaffen kann. Dieses Ziel wurde bereits vor Jahren mit dem regional abgestimmten Projekt zur Freiraumvernetzung zwischen dem Sterkrader Wald und dem Regionalen Grünzug A in das Handlungsprogramm Emscher Landschaftspark aufgenommen, konnte aber aufgrund der Barrierewirkung der Bahnstrecke an dieser Stelle bisher nicht weiter verfolgt werden. Die Neuerrichtung des Brückenbauwerks in der vorgeschlagenen Form bietet hier die Möglichkeit, die zukünftig noch verstärkte Barrierewirkung auszugleichen und das Projekt zu realisieren.

Die Überarbeitung der Planung ist mit dem Regionalverband Ruhrgebiet, der Träger des Projekts „Grünvernetzung Sterkrader Wald / Neues Emschertal“ ist, und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen. Der Landesbetrieb plant den

Aus- und Umbau des Autobahnkreuzes Oberhausen, der sich unter Umständen bis zu der Autobahnbrücke über die Bahnstrecke ausdehnen kann.

9.3. BÜ Weseler Straße (BW-Nr. 157) - km 6,946

Als Ersatzbauwerk für den zur Schließung und Beseitigung vorgesehenen Bahnübergang Weseler Straße ist der Neubau der L 215n von L 215 Weierstraße bis L 155 Weseler Straße / Sternstraße vorgesehen (km 5,915 bis 7,294) [Plan-Nr.4.12.VA.LP.106.0 und 4.12.VA.LP.107.0]. Die neue Straßenverbindung verläuft dann parallel (in Entfernung von ca. 40-140 m) zur Bahntrasse. Die Flächen gehören zurzeit der RAG Aktiengesellschaft, sollen jedoch kurzfristig von der Stadt erworben werden. Im Bauabschnitt km 6,042 bis 6,485 ist zwischen der geplanten L 215n und Bahnstrecke eine Baustelleneinrichtungsfläche (818) geplant. Die BE-Fläche soll über die geplante L 215n erschlossen werden.

Die in den Planunterlagen dargestellte L215n stellt nicht den aktuellen Stand dar. Der aktuelle Planungsstand inklusive Wendeanlagen und Zuwegungen für Rettungsfahrzeuge kann den Anlagen WBO.16 bis WBO.18 entnommen werden.

Die in Anspruch genommenen Baustelleneinrichtungsflächen (818) sind nach dem Bauende wiederherzustellen. Schäden an den Verkehrswegen bzw. Brückenbauwerken, die in Folge der DB-Bauarbeiten eventuell entstehen, sind durch den Verursacher zu beheben.

9.4. EÜ(F) Hühnerstraße (BW-Nr. 52) - km 8,555

9.4.1. Schalltechnische Untersuchung

Im Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13.1) wird in Kapitel 4.3 auf den Zuschlags-Faktor DBr = 3 dB(A) für Brücken hingewiesen. Dieser wurde in der Berechnung für folgende Eisenbahnüberführungen (EÜ) angesetzt:

- EÜ für Fußgänger Bahnhof Oberhausen-Sterkrade km 4,235 (Personentunnel)
- EÜ für Fußgänger km 7,225 (Sternstraße)
- EÜ Schmachtendorfer Straße (L 397), km 7,700 (HP Holten)

Es ist nicht ersichtlich, warum der Zuschlags-Faktor für die EÜ Hühnerstraße nicht angesetzt wurde. Die Stadt fordert daher eine Neuberechnung der EÜ Hühnerstraße unter Berücksichtigung des Zuschlagsfaktors für Brücken.

9.4.2. Barrierefreiheit des BÜ Hühnerstraße während der Bauphase

Im Erläuterungsbericht, Kap. 7.2.2.4, wird zum BÜ Hühnerstraße ausgeführt, dass die neue Eisenbahnüberführung (EÜ(F)) sinnvollerweise nur an der Stelle des heutigen Bahnübergangs errichtet werden kann. Mit Beginn der Bauarbeiten muss der Bahnübergang daher geschlossen werden. Für Fußgänger soll während der Bauphase ein Fußgänger-BÜ eingerichtet werden, der bahnlinks lediglich über eine Treppe an die Hühnerheidestraße angeschlossen werden soll. Somit bestünde für Fußgänger und Radfahrer während der Bauphase auf einer Länge von rund 2,8 km keine barrierefreie Querungsmöglichkeit der Bahnstrecke.

Der Bahnübergang Hühnerstraße stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Siedlungsgebieten dar. Fußgänger erreichen über den BÜ die auf der Emmericher Straße verkehrenden Buslinien. Der Bahnübergang wird außerdem insbesondere von Fußgängern und Radfahrern im Freizeitverkehr als Zugang zum Naherholungsgebiet Hühnerheide genutzt. Darüber hinaus gehört die Verbindung Hühnerstraße / Brusbachstraße zum Radverkehrsnetz NRW.



Abb. 20: Radwegenetz NRW am Hühnerstraße / Brusbachstraße

Aufgrund der Bedeutung der Verbindung für den Fuß- und Radverkehr lehnt die Stadt Oberhausen eine nicht barrierefreie Ausführung des provisorischen Bahnüberganges ab. Der provisorische Bahnübergang Hühnerstraße ist auch auf der bahnlinken Seite barrierefrei anzubinden.

10. Blockverdichtung

In der 10. Sitzung des Projektbeirates Betuwe am 18.12.2012 wurde bekannt gegeben, dass die bisher getrennten Verfahren zum dreigleisigen Ausbau der Betuwe-Linie und der Blockverdichtung nun in einem gemeinsamen Genehmigungsverfahren zusammengefasst werden sollen. Laut EBA sei eine nachträgliche Integration der Blockverdichtungsverfahren in die Planfeststellungsverfahren möglich.

Mit Schreiben vom 22.02.2013 wird dies durch die DBProjektBau GmbH bestätigt. Demnach sei die für die bestehende zweigleisige Strecke ursprünglich vorgezogene Erhöhung der Streckenkapazität aus der Blockverdichtung, die bislang Gegenstand eines eigenständigen Verfahrens war, bereits fester Bestandteil und Grundlage der Planungen für den dreigleisigen Ausbau und damit in alle Planfeststellungsverfahren des dreigleisigen Ausbaus eingeflossen. Die Anzahl der zukünftig verkehrenden Züge - entsprechend der im Bundesverkehrswegeplan hinterlegten Verkehrsprognosen mit dem Prognosehorizont 2025 - die auch die Ausgangsbasis für die Gutachten in den Planfeststellungsunterlagen bildet, berücksichtige somit gleichzeitig die Auswirkungen der Blockverdichtung und des dreigleisigen Ausbaus auf umweltrechtliche Belange und bestimme maßgeblich die vorgesehenen Schutzmaßnahmen, wie z.B. Schallschutzmaßnahmen.

Seitens der Stadt Oberhausen bestehen deutliche Zweifel, ob die Aussagen zur Blockverdichtung zutreffend sind. In den Planfeststellungsunterlagen fehlt jeglicher Hinweis auf das Thema Blockverdichtung. Lediglich in einem Satz der 21 Ordner umfassenden Planunterlagen wird die Blockverdichtung erwähnt (Anlage 12.1 - GUP Teil A, Seite 60). Eine Erläuterung bzw. Nennung von Maßnahmen, die zur Realisierung der Blockverdichtung erforderlich sind, ist nicht vorhanden. Aus Sicht

der Stadt Oberhausen fehlt jegliche Transparenz zur Umsetzung der Blockverdichtung.

Käme es zu einer Realisierung der Blockverdichtung ohne vorherige Beseitigung der Bahnübergänge und ohne Umsetzung des Lärmschutzes, wäre dies mit einer Vielzahl negativer Auswirkungen für die Stadt Oberhausen sowie ihre Bürgerinnen und Bürger verbunden. Beispielhaft seien hier die deutlich längeren Schrankenschließzeiten genannt, mit den damit verbundenen Auswirkungen: vermehrte Umwegfahrten, Erhöhung der „Trennwirkung“ zwischen den Siedlungsbereichen, zusätzliche Belastung des kommunalen Straßennetzes durch Verkehrsverlagerungen sowie Störung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Außerdem käme es bei einer Blockverdichtung ohne zuvor umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen zu erheblichen Belastungen der Bürgerinnen und Bürger entlang der Bahnstrecke.

Die Stadt Oberhausen fordert, im Planfeststellungsbeschluss Festsetzungen zur Art und Weise der Durchführung und Umsetzung der Blockverdichtung zu treffen. Darüber hinaus fordert die Stadt Oberhausen, die Blockverdichtung erst nach Umsetzung der BÜ-Beseitigungsmaßnahmen sowie nach vollständiger Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen.

11. Lärm

11.1. Gesundheitliche Auswirkungen durch Lärmbelastungen

Gemäß der *WHO Night Noise Guidelines for Europe* (2009) können folgende Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung beobachtet werden:

- 30 bis 40 dB(A): Moderate Auswirkungen auf den Schlaf werden beobachtet (Körperbewegungen, Aufwachreaktionen, bewusste Schlafstörungen), wobei empfindliche Gruppen (z.B. Kinder, chronisch kranke oder ältere Menschen) stärker betroffen sind. (40 dB (A) = LOAEL, lowest observed adverse effect level)
- 40 bis 55 dB(A): Nachteilige Gesundheitsauswirkungen auf die exponierte Bevölkerung können beobachtet werden. Empfindliche Gruppen sind jetzt erheblicher betroffen.
- über 55 dB(A): Die Situation ist zunehmend als gefährlich für die Gesundheit der Bevölkerung einzustufen. Ein großer Teil der Bevölkerung ist stark

belästigt (highly annoyed). Das Risiko für Herz-Kreislaufkrankheiten ist erhöht.

Aufgrund dieser Fakten bilden Mittelungspegel und die Richtlinie Schall 03 aus 2000 sowie die Berücksichtigung des Schienenbonus keine sachgerechte Beurteilungsgrundlage mehr und sind aus Sicht des vorbeugenden Gesundheitsschutzes abzulehnen.

Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Bedeutung dieses zukunftsorientierten Projektes und dem davon betroffenen großen Bevölkerungskollektiv. Ergänzende Ausführungen zu den gesundheitlichen Auswirkungen durch Lärmbelastungen werden in Anlage 7 dargestellt.

11.2. Schallemissionen nach dem Betriebsprogramm (Prognosezahlen)

Die fahrzeugbedingten Emissionen werden durch die Anzahl, Art und Geschwindigkeit der Züge bestimmt. Maßgeblich für die Ermittlung der Emissionen ist die Verkehrsprognose, die dem Vorhaben zugrunde liegt. Der Prognosezeitraum bis 2025 scheint sehr kurz gegriffen, da es zu einer Fertigstellung der Maßnahme nicht vor dem Jahr 2019 kommen wird und es verbleiben dann nur noch sechs Jahre bis zum Ende des Prognosezeitraums. Hinzu kommt, dass die maximale „Aufnahmefähigkeit“ der auf drei Gleise aufgerüsteten Strecke mit 388 Zugfahrten pro Tag angegeben ist, während in der Prognose von einer Belastung im Abschnitt Oberhausen – Wesel von nur 346 Zugfahrten pro Tag ausgegangen wird.

Sieht man die Bedeutung der Strecke und die Entwicklungen der Gütertransporte in der Vergangenheit und in der Zukunft auch vor dem Hintergrund des Ausbaus des Hafens in Rotterdam und dem damit verbundenen Anstieg des Containerumschlages, so müssen die Prognosezahlen angezweifelt werden. Es sollte deshalb im Sinne des notwendigen Schutzes der Bevölkerung vor Lärm bei den Berechnungen die mögliche maximale Kapazität der Gleise zugrunde gelegt werden.

Bei einer Überschreitung der Prognosezahlen bzw. dem ermittelten Emissionspegel müssen die Planfeststellungsunterlagen unter Einbeziehung einer Neuberechnung des Lärmschutzes vollständig überarbeitet werden.

Grundlage ist § 75 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) „Fehlgeschlagene Prognose“. Aus diesem Grund müssen die Schallschutzwände so ausgelegt sein, dass eine Erhöhung und Erweiterung nachträglich möglich ist.

Neben der Anzahl der Zugfahrten werden auch die zugrunde gelegten Geschwindigkeiten und Zuglängen angezweifelt. Ein großer Anteil der Güterzüge wird nur mit Geschwindigkeiten von 100 km/h und mit Längen von 700 Metern angesetzt. Da die Strecke insgesamt auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt ist, scheint die Prognose, dass die Güterzüge 2025 weiterhin häufig 90-100km/h und selten 120 km/h fahren, fragwürdig. Gleiches gilt für die prognostizierten Zuglängen. Auf Seite 25 im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsabschnitt 1.2 sind in den Bahnhöfen Überholgleise für Güterzüge mit 750 Meter Länge vorgesehen. Dies lässt darauf schließen, dass in Zukunft auch längere Güterzuge auf der Ausbaustrecke fahren werden.

Die Stadt Oberhausen fordert, dass die Daten zur Emissionsprognose 2025 wie zuvor beschrieben angepasst werden. Der erforderliche Schallschutz ist dem entsprechend ebenfalls anzupassen. Alternativ sind die in die Berechnungen eingegangenen Parameter wie 346 Zugfahrten pro Tag, Güterzuglängen von 700 Metern und die entsprechenden Geschwindigkeiten durch Auflage im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen.

11.3. Schienenbonus

Der Schienenbonus von -5dB(A) wurde in die Lärmberechnungen als Korrekturfaktor mit einbezogen. Dieser berücksichtigt die angeblich geringere Störwirkung des Schienenlärms gegenüber dem Straßenverkehrslärm. Neuere Untersuchungen haben allerdings gezeigt, dass die Lästigkeitsdifferenz zwischen Straßen- und Schienenlärm im Laufe der Zeit abgenommen hat und noch weiter abnimmt. Gründe dafür sind u.a. die immer länger werdenden Güterzugeinheiten und die immer kürzeren Taktungen und Blockverdichtungen. Der Umstand des weniger „lästigen“ Einzelschallereignisses ist nicht länger gegeben. Der Gesetzgeber hat auf diese Entwicklungen reagiert und den Abschlag von -5 dB(A) mit dem elften Gesetzt zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes abgeschafft. Dies gilt allerdings für die Eisenbahn erst für Planfeststellungsverfahren ab dem 1. Januar 2015.

Die Stadt Oberhausen fordert, den Schienenbonus bereits ab sofort und in diesem Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen. Eine Fertigstellung der Strecke ist nicht vor 2019 zu erwarten und würde somit weit nach dem 1. Januar 2015 umgesetzt. Die Berechtigung der Forderung, den Schienenbonus nicht in die Berechnungen der Immissionen einzubeziehen, ergibt sich darüber hinaus auch aus dem Umstand, dass bei der Realisierung der Rheintalstrecke in Südbaden ebenfalls auf die Anrechnung des Schienenbonus verzichtet wird.

Die Stadt Oberhausen fordert eine Gleichstellung der Bürger an der Rheintalstrecke und an der ABS 46/2. Die Stadt Oberhausen fordert daher für den Planfeststellungsabschnitt 1.2 eine schalltechnische Untersuchung ohne den Schienenbonus.

11.4. Aktive Schallschutzmaßnahmen

Aktiver Schallschutz ist entlang der gesamten Strecke beidseitig mit Ausnahme des Bereichs Hühnerheide (bahnrechts, km 8,700 bis km 9,300) und im Bereich des Landschaftsbauwerks auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Sterkrade (bahnlinks km 5,400 bis km 5,900) durch den Bau von Lärmschutzwänden zu gewährleisten.

Die angrenzenden Gebäude und Außenwohnbereiche sind bestmöglich durch aktive Schallschutzmaßnahmen auf dem gesamten Stadtgebiet zu schützen. Die Bestandsgleise sind ebenfalls zu ertüchtigen.

11.4.1. Zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Bürger vor Schallimmissionen sind beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen Maßnahmen nach dem aktuellen Stand der Technik anzuwenden (§ 41 BImSchG). Dazu zählen neben den anerkannten Maßnahmen nach der Schall 03 u.a. dämpfende Weichen, Radschallabsorber, Schienenstegabschirmung, niedrige Schallschutzwände. Der Einsatz solcher Maßnahmen ist für den gesamten Streckenabschnitt des Planfeststellungsabschnitt 1.2 zusätzlich zu den anerkannten Maßnahmen vorzusehen, auch wenn diese Maßnahmen nicht in die Berechnungen nach Schall 03 mit eingehen können. Alle möglichen Maßnahmen nach dem aktuellen Stand der Technik müssen in die Kosten-Nutzen-Bewertung und die Abwägung miteinbezogen werden.

11.4.2. Besonders überwachtes Gleis (BüG)

Das besonders überwachte Gleis (BüG) ist eine aktive Lärmminderungsmaßnahme, die im Planfeststellungsabschnitt 1.2 in einem Abschnitt zwischen km 6,100 und km 10,064 und in einem zweiten Abschnitt auf der Stecke 2206 zwischen km 21,573 und km 22,893 eingesetzt werden soll. Die allgemeinen Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes zur Gleispflege im Rahmen des „BüG“ müssen eingehalten werden. Durch diese Maßnahme soll eine Pegelminderung von -3 dB(A) erreicht werden. Neuere Untersuchungen bezweifeln die Wirksamkeit der Maßnahme, da eine Lärmreduzierung nicht nur vom Gleis sondern auch von der Beschaffenheit der Räder abhängig ist.

Die Stadt Oberhausen ist im Rahmen der Umsetzung dieser aktiven Lärmminderungsmaßnahme über das Ergebnis des akustischen Erstschliffs zu informieren. Weitere Informationen (Protokolle) zu den folgenden Messfahrten und Schleifvorgängen sind ebenfalls an die Stadt weiterzuleiten, um die dauerhafte Reduzierung um -3 dB(A) nachzuvollziehen.

Die Stadt Oberhausen fordert in diesem Zusammenhang die Festlegung von halbjährlichen Messfahrten.

11.4.3. Lärmschutzwände mit hochabsorbierenden Außenseiten

Im Erläuterungsbericht wird in Kapitel 10.2 ausgeführt, dass die Innenseiten der Schallschutzwände hochabsorbierend auszuführen sind.

In Bereichen, wo außerhalb der Bahnanlage entstehender Lärm durch die neuen Lärmschutzwände reflektiert werden könnte, sind die Außenseiten ebenfalls hochabsorbierend auszuführen.

Dies gilt beispielsweise für folgende Bereiche:

- Emmericher Straße
- Weseler Straße
- Von-Trotha-Straße
- Westrampe
- Neumühler Straße
- Gartroper Straße
- Forsterbruchstraße

- Rosastraße
- ÖPNV-Trasse
- Friedrichstraße
- Ostrampe
- Brandenburger Straße
- Westhoffstraße
- Weierstraße
- Dammstraße

11.4.4. Schallschutz Außenwohnbereiche

Es ist eine ausreichende Dimensionierung des aktiven Schallschutzes vorzunehmen, um neben den Gebäuden auch die Außenwohnbereiche (Gärten, Terrassen, Balkone) vor Lärm zu schützen. Für die nicht kompensierbaren Beeinträchtigungen, sind Zahlungen an die Betroffenen zu leisten.

11.4.5. Zusätzliche Lärmschutzwände

Die Stadt Oberhausen fordert, die Lücke in der Lärmschutzwand bahnlinks zwischen km 5,400 und km 7,050 zum Gesundheitsschutz der Anwohner der Wohngebiete Von-Trotha-Straße und Erlenstraße / Tannenstraße zu schließen.

Die Wirkung des „BüG“ (Besonders überwachtes Gleis) auf der Strecke 2206, Abschnitt Zwischen km 21,573 und km 22,893, wird bezweifelt, da die Strecke nur mit 80 km/h befahren wird und sich neben einer Weiche auch ein Bahnübergang auf diesem Abschnitt befindet. Der Umweltleitfaden der Bahn hält u. a bei folgenden Randbedingungen den Einsatz des „BüG“ für nicht sinnvoll:

- Streckenabschnitte mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit < 80 km/h
- Bahnübergänge
- Streckenabschnitte mit Weichenstraßen, die in der Regel nicht schneller als mit 80 km/h befahren werden können.

Die Stadt fordert, zwischen km 21,573 und km 22,893 auf der Strecke 2206 ebenfalls eine Lärmschutzwand zum Schutz der Anwohner der Rothofstraße / Rosastraße zu errichten.

11.4.6. Lärmschutzwall

Im Bereich der ehemaligen Zeche Sterkrade (bahnlinks von km 4,500 bis km 5,400) ist es durch die Verschiebung des Gleisabzweiges („Celanese-Gleis“) und die dadurch gewonnene Fläche unmittelbar neben der Hauptstrecke möglich, den Lärmschutz in Form eines Walls zu realisieren. Gestalterisch würde sich der Wall besser in die Landschaft einfügen. Für dieses Gebiet hat der Rat der Stadt die Aufstellung eines Bebauungsplans beschlossen. Für eine hier später zu entwickelnde bauliche Nutzung und deren Schallschutz wäre so die Möglichkeit einer weiteren Ergänzung in Form einer Lärmschutzwand auf dem Wall gegeben.

Die Stadt Oberhausen fordert an dieser Stelle einen Lärmschutzwall in die Abwägung miteinzubeziehen.

11.5. Passiver Schallschutz

In Bezug auf die Entschädigungen durch passiven Schallschutz gilt die Regelung, dass der Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss vermerkt wird. In der Anlage 13.4 sind die Gebäude mit Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen aufgelistet. Die Liste muss im Hinblick auf eine Neuberechnung der schalltechnischen Untersuchung aktualisiert und angepasst werden. Bereits bei den vorliegenden Berechnungen kommt es zu Beurteilungspegeln von bis zu 75 dB(A) ohne Schallschutzmaßnahmen. Ein Abschlag von -5 dB(A) für den Schienenbonus wurde bereits berücksichtigt, so dass der tatsächlich erwartete Mittelungspegel bei bis zu 80 dB(A) liegen wird. Die zu erwartenden Spitzenpegel bei den einzelnen Durchfahrten werden noch wesentlich höher liegen.

Die betroffenen Anwohner müssen aus eigener Initiative in Form einer Antragstellung dafür sorgen, dass der tatsächliche Anspruch auf passiven Lärmschutz durch eine Besichtigung der Räume festgestellt wird. Diese Vorgehensweise ist den meisten Betroffenen nicht bekannt, und so erhalten sie möglicherweise nicht den zustehenden Schallschutz.

Die Stadt Oberhausen fordert daher, dass die DB AG die Betroffenen über die Vorgehensweise beim passiven Schallschutz informiert. Dies wäre z.B. in Form einer Informationsveranstaltung in Oberhausen möglich.

11.6. Kosten-Nutzen-Bewertung

Im Rahmen der Lärmvorsorge haben Betroffene prinzipiell einen Anspruch auf die Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Vollschutz). Nach § 41 Abs. 2 gilt dies nur dann nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Eine gesetzliche Regelung, ab wann eine Schutzmaßnahme unverhältnismäßig ist, gibt es nicht. Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägungen ist die Auswahl zwischen den verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Dabei ist zu beachten, dass passive Schallschutzmaßnahmen keine Maßnahmen im Sinne des § 41 BImSchG sind sondern eine Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen im Sinne des § 42 BImSchG darstellen.

Bei der Bemessung der Schallschutzmaßnahmen wurde von Seiten des Vorhabenträgers vornehmlich nach wirtschaftlichen Beweggründen entschieden. Weitere Maßnahmen nach dem Stand der Technik, wie im § 41 BImSchG gefordert, werden nicht in Betracht gezogen. So verbleiben zum Ende der Beurteilung trotz Schienenbonus (-5 dB(A)) und in Teilen BüG (-3dB(A)) 2.783 Wohneinheiten, bei denen der Grenzwert weiterhin überschritten wird. Diese „Restbetroffenheiten“ sind nach Einschätzung der Stadt Oberhausen als erheblich einzustufen. Aus diesem Grund wird in Frage gestellt, ob der Vorhabenträger tatsächlich gesetzlichen Verpflichtung zum Lärmschutz ausreichend nachkommt.

Aus Sicht der Stadt Oberhausen ist ein Grund dafür die Annahme von zu hohen Kosten für die Lärmschutzwände aus Aluminium. Bei der Annahme von zu hohen Kosten kann es zu einer fehlerhaften Beurteilung der Dimensionierung für den aktiven Schallschutz kommen.

Die Stadt Oberhausen fordert, den Kostenansatz für die Lärmschutzwände mit einem realistischen Wert anzusetzen und den Kostenansatz nachvollziehbar darzulegen.

Zum besseren Verständnis und für eine bessere Beurteilung sind die Kosten für den Lärmschutz den Gesamtkosten gegenüberzustellen. Die Beurteilungskriterien bei der Kosten-Nutzen-Untersuchung sind ebenfalls darzustellen. Nur unter diesen

Voraussetzungen kann der Abwägungsprozess zur Verhältnismäßigkeit nachvollzogen werden.

11.7. Fazit

Die Stadt Oberhausen fordert die Änderung der schutzbedürftigen Gebiete wie unter Punkt 2.1.2 beschrieben.

Auf Grundlage der unter Punkt 11.2 geforderten Änderung der Eingangsdaten zu den Emissionen muss eine Neuberechnung der schalltechnischen Untersuchung ohne Berücksichtigung des Schienenbonus (Punkt 11.3) erfolgen, und die zu lösenden Schutzfälle müssen neu ermittelt werden.

Unter Einbeziehung aller unter Punkt 11.4 benannten aktiven Schallschutzmaßnahmen ist eine Variantenuntersuchung mit einer Kosten-Nutzen-Untersuchung nach Punkt 11.6 durchzuführen.

Für die EÜ Hühnerstraße ist eine Neuberechnung der schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung des Zuschlagsfaktors für Brücken durchzuführen (vgl. Kap 9.4.1).

12. Erschütterungen

Zum einen werden im Erläuterungsbericht (Anlage 14.1) grundsätzlich erforderliche erschütterungsmindernde Maßnahmen dargestellt, zum anderen Minderungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Kostenabwägung. Wenn etwas grundsätzlich erforderlich ist, kann man nicht ohne weiteres aus Kostengründen darauf verzichten. Zumal in der Kostenabwägung die monetäre Entschädigungen nicht mit einbezogen sind.

Die Kosteneinsparung ohne Entschädigung beträgt demnach 2.020.500 EUR. Legt man diese Bilanz zu Grunde geht die DB offensichtlich davon aus, dass für die 20 betroffenen Objekte Entschädigungen deutlich unter 100.000,- angemessen sind. Während sich der Wertverlust einer Immobilie ggf. kalkulieren lässt, ist dies hinsichtlich der gesundheitlichen Belastungen deutlich schwieriger.

Denn die Belästigung des Menschen durch Erschütterungsimmissionen hängt nicht nur von den folgenden physikalischen Faktoren ab:

- der Stärke der auftretenden Erschütterungen,

- der Frequenz,
- der Einwirkungsdauer,
- der Häufigkeit und Tageszeit[1] des Auftretens und der Auffälligkeit,
- der Art und Betriebsweise der Erschütterungsquelle

Vielmehr sind auch individuellen Eigenschaften und situative Bedingungen von Bedeutung, wie z.B. der physische und psychische Gesundheitszustand und der Tätigkeit während der Erschütterungseinwirkung. Demzufolge können die Reaktionen sehr unterschiedlich sein:

- physiologische Veränderungen im Bereich der Atmung, Muskulatur, vegetatives Nervensystem, periphere Durchblutung und Sinnesorgane.
- Wohlbefinden, Belästigung.

Das Umweltbundesamt kommt daher zu der Einschätzung, dass in Räumen, die für den dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind grundsätzlich keine wahrnehmbaren Erschütterungen auftreten sollten.

13. Elektromagnetische Verträglichkeit

Bei der Bewertung gesundheitlicher Risiken und bei Empfehlungen von Grenzwerten im Bereich niederfrequenter elektrischer und magnetischer Felder (50 Hz, 16 2/3 Hz) werden Reizwirkungen auf Sinnes-, Nerven- und Muskelzellen sowie Belästigungen durch Berührungsspannungen zugrunde gelegt. Neben den abgesicherten Wirkungen, die Grundlage für die oben beschriebenen ICNIRP-Grenzwerte (International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection) sind, gibt es bei niederfrequenten Feldern Hinweise auf akute und Langzeitwirkungen, z.B. Entstehung kindlicher Leukämie, Gehirnkrebs und Brustkrebs, auch unterhalb dieser Grenzwertempfehlungen.

Die SSK (Strahlenschutzkommission) hat diese Hinweise zum Anlass genommen und Aussagen zu einer möglichen Vorsorge bei Feldern der Energieversorgung und -anwendung gemacht. In den Empfehlungen der SSK über den Schutz vor niederfrequenten elektrischen und magnetischen Feldern der Energieversorgung und -anwendung wird als sinnvoller Ermessensspielraum bei den magnetischen

[1] Zu Zeiten allgemeiner Ruhe wie z. B. in der Nacht werden sie oftmals als besonders störend empfunden

Feldern eine Reduktion um eine Größenordnung, d. h. auf 10 µT, und bei den elektrischen Feldern um den Faktor 3, d. h. auf 1,5 kV/m, angegeben.

Auch die 26. BImSchV enthält den Gedanken zur Vorsorge. Mit Anwendung der Vorsorgeregelung in § 4 der Verordnung wollte der Verordnungsgeber erreichen, dass die Dauerexpositionswerte des Magnetfeldes noch unterhalb von 10 µT liegen.

Der Vorsorgewert von 10 µT gewährleistet auch den Schutz elektrisch bzw. elektronisch betriebener Implantate vor den nachteiligen Wirkungen elektrischer und magnetischer Felder.

In ihren Empfehlungen zum Schutz vor niederfrequenten elektrischen und magnetischen Feldern der Energieversorgung und -anwendung schlagt die SSK als konkrete Vorsorgemaßnahme vor, im Rahmen von Planungen Leitungen von Gebäuden oder Grundstücken, wo sich Personen längere Zeit aufhalten können, fernzuhalten. Diesen Empfehlungen trägt auch der Abstandserlass NRW Rechnung, wobei der Festlegung von Schutzabständen bei Anlagen der elektrischen Energieübertragung die oben erläuterten Vorsorgewerte von 10 µT bzw. 1,5 kV/m zugrunde liegen.

Die Stadt Oberhausen fordert, in Bereichen mit geringen Abständen zu Gebäuden oder Grundstücken, in denen sich Personen längere Zeit aufhalten – insbesondere Wohngebäuden und Gärten –die vorhandenen technischen Möglichkeiten (Rückleitungsseile) zu nutzen, um die magnetischen Flussdichten zu reduzieren, so dass die Einhaltung des Vorsorgewerte der internationalen Strahlenschutzkommission von 10 µT gewährleistet ist.

14. Sicherheitsnachweis Aerodynamik

Im Erläuterungsbericht (Kap. 1.4) wird ausgeführt, dass die Streckengeschwindigkeit auf allen drei Gleisen grundsätzlich 160 km/h beträgt. Darüber hinaus wird jedoch eine optionale Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h in Abhängigkeit vom Ausbau der niederländischen HSL Oost in Betracht gezogen. Dies sei im Schall- und Erschütterungsgutachten bereits berücksichtigt worden.

Im Untersuchungsbericht „Sicherheitsnachweis Aerodynamik / Seitenwind Personenverkehr“ wird für den PFA 1.2 jedoch lediglich eine zulässige Geschwindigkeit bis 160 km/h angesetzt.

Die Stadt Oberhausen fordert, dass im Falle der optionalen Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h der Sicherheitsnachweis Aerodynamik erneut zu führen ist.

15. Belange von Natur und Landschaft

15.1. Vorbemerkung

Der Ausbau der Bahnstrecke ist im Planfeststellungsabschnitt 1.2 nach den Angaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan mit dem dauerhaften Verlust von ca. 13 ha unterschiedlicher Biotopstrukturen und der temporären Inanspruchnahme von zusätzlich ca. 8 ha verbunden. Insgesamt 2 ha liegen in der Rückschnittzone der zukünftigen Gleistrasse. Hier wird der Aufwuchs von Gehölzen dauerhaft verhindert. Es sind Biotoptypen der Wertstufen 3 - 8 (LANUV-Verfahren) betroffen.

Der Verlust an Biotopwerten kann zwar rechnerisch kompensiert werden, es ist aber nicht möglich, den dauerhaften Verlust von mindestens 13 ha Freifläche durch Entsiegelung an anderer Stelle auszugleichen. Die ohnehin begrenzte Freifläche Oberhausens wird also weiter reduziert.

Da es sich bei dem geplanten Streckenausbau um eine Maßnahme handelt, die mit erheblichen Auswirkungen für Natur und Landschaft in Oberhausen verbunden sein wird, wurde der Landschaftsbeirat über das Vorhaben informiert und dazu gehört. Die Stellungnahme des Landschaftsbeirats ist in Anlage 8 beigefügt.

Im Folgenden werden die Aspekte aufgeführt, die aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde nicht korrekt bzw. nicht hinreichend berücksichtigt worden sind. Dazu werden Anregungen und Vorschläge für Nebenbestimmungen formuliert.

Durch die Korrekturen, Ergänzungen und Anregungen wird deutlich, dass die Planung in vielen Bereichen geändert werden muss.

Die Stadt Oberhausen fordert daher die Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans, der an die veränderte Planung anzupassen ist.

15.2. Vermeidungsmaßnahmen

In den Planunterlagen sind teilweise sehr große Bereiche als Baustelleneinrichtungsflächen dargestellt. Aufgrund der Wertigkeiten der vorhandenen Biotope sollte im Abschnitt zwischen Schmachtendorfer Straße und Sternstraße bahnrechts auf die Baustelleneinrichtungsflächen verzichtet werden. Es wird angeregt, hierfür auf der bahnrechten Seite lediglich den als späteren P+R-Platz vorgesehenen Bereich, der sich in der Örtlichkeit bereits als Schotterfläche darstellt, vorzusehen.

Die Inanspruchnahme der genannten Flächen auf der bahnrechten Seite wird abgelehnt.

15.3. Eingriffsbewertung

Im Bereich Gartroper Straße / Forsterbruchstraße ist die Versickerungsmulde 3 geplant. Bei dem Grundstück handelt es sich um das Flurstück 62, Gemarkung Buschhausen, Flur 14. Auf diesem Grundstück besteht bereits eine Verpflichtung zur Durchführung von Kompensationsmaßnahmen. Sie ist Gegenstand einer öffentlich rechtlichen Vereinbarung, die die Emschergenossenschaft im Januar 2008 in Bezug auf die Kompensation der mit dem Bau des Abwasserkanals Emscher verbundenen Eingriffe mit der Stadt Oberhausen sowie den Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster geschlossen hat. Danach ist für diese Fläche auf 8.000 m² eine Waldanreicherung geplant mit dem Zielbiotopwert 7.

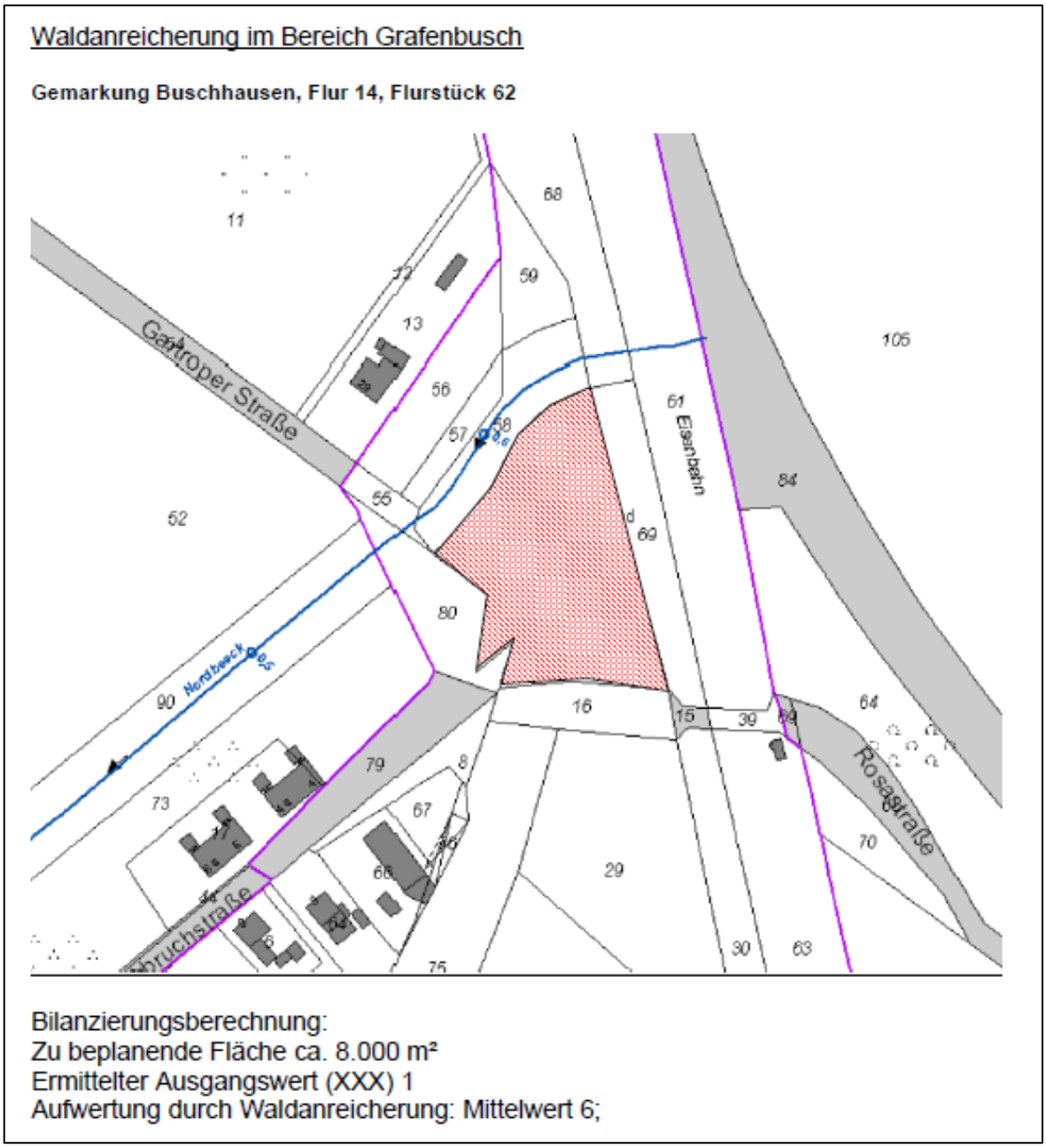


Abb. 21: Waldanreicherung im Bereich Grafenbusch

Vor dem Hintergrund dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung steht diese Fläche für die geplanten Maßnahmen nicht zur Verfügung. Die Emschergenossenschaft hat jedoch nach Abschluss dieses Vertrages die Planungen für den Abwasserkanal geändert, wodurch sich das damals bestehende Kompensationsdefizit reduziert hat. Inwiefern die vertraglich gesicherte Maßnahme zur Waldanreicherung heute noch erforderlich ist, ist von der Emschergenossenschaft zu prüfen. Sollte sie nicht mehr erforderlich sein, wäre zunächst die öffentlich-rechtliche Vereinbarung entsprechend zu ändern, so dass die Fläche dann für das von der DB ge-

plante Versickerungsbecken und die Begrünungsmaßnahmen zur Verfügung stünde. Der Vorhabenträger sollte sich diesbezüglich mit der Emschergenossenschaft abstimmen.

Die Untere Wasserbehörde weist aufgrund der hier vorhandenen Anschüttungen ebenfalls auf Probleme bei der Errichtung dieser Versickerungsanlage hin (siehe Punkt 16.3.1.3 dieser Stellungnahme).

Sofern es nach Prüfung durch die Emschergenossenschaft bei der bestehenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung bleibt, ist die Planung der DB dahingehend zu ändern, dass die Umsetzung der vertraglich gesicherten Kompensationsmaßnahme an dieser Stelle möglich bleibt. Sollte ein Verzicht auf das Versickerungsbecken jedoch nicht möglich sein, so ist die Eingriffsbewertung des PFA 1.2 wie folgt zu ändern:

- Die Inanspruchnahme der Fläche für die Versickerungsmulde ist als Eingriff zu bewerten. Dabei ist nicht von der bisher zugrunde gelegten Wertigkeit (HW2 - Brachfläche der Wohnbebauung - mit mittlerem Biotopwert) sondern von dem Zielbiotopwert (Wald, Wertstufe 6) auszugehen.
- Die Eingriffsbilanzierung ist entsprechend zu überarbeiten, d.h. die durch die trassennahe Maßnahme G 10 (naturnahe Gestaltung der Versickerungsmulde mittels Initialsaat und Obstbaumpflanzung auf einer Fläche mittlerer Wertigkeit) ursprünglich erreichbaren, aber jetzt fehlenden Aufwertungspunkte sind durch zusätzliche Maßnahmen nachzuweisen.
- Für die nicht mehr umsetzbare Kompensationsmaßnahme der Emschergenossenschaft sind im Stadtgebiet von Oberhausen entsprechend große Flächen bereitzustellen, auf denen die Maßnahme (Waldanreicherung auf 8.000 m²) realisiert werden kann.
- Die Maßnahme ist mit der Emschergenossenschaft und der Stadt Oberhausen abzustimmen. Der Unteren Landschaftsbehörde sind die für das hier geführte Kompensationskataster erforderlichen Änderungen für die Maßnahme der EG mitzuteilen.

Durch das Sicherheits- und Rettungskonzept der Feuerwehr ergeben sich an einigen Stellen zusätzliche Eingriffe durch die Herstellung von Zuwegungen zur Bahnstrecke oder die Errichtung von Aufstell- und Bewegungsflächen, die dauer-

haft befahrbar sein müssen. Diese Flächen sind ebenfalls in die Eingriffsbewertung einzubeziehen.

Dieses trifft z.B. für die erforderliche Zuwegung von der Emmericher Straße im Bereich Dännenkamp zu (km 9,30):



Abb. 22: Rettungskonzept: Zuwegung von der Emmericher Straße im Bereich Dännenkamp

Ein weiterer dauerhafter Eingriff wird durch die erforderliche Zuwegung von der Dellerheide aus verursacht, die an einer von den Planunterlagen abweichenden Stelle errichtet werden soll (km 9,60):



Abb. 23: Rettungskonzept: Zuwegung Dellerheide

Inwiefern sich im Bereich des Bahnübergangs Eichenstraße aus der Umgestaltung bzw. aus dem Sicherheits- und Rettungskonzept weitere Eingriffe ergeben, bleibt den weiteren Planungen vorbehalten und ist in der Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans nachzuweisen.

15.4. Kompensationsmaßnahmen

15.4.1. Trassennahe Maßnahmen

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Maßnahmen umfassen den gesamten Streckenabschnitt und sind insgesamt gut geeignet, die Strecke in die Landschaft einzubinden (soweit dies angesichts der Topographie, der Lärmschutzwände und anderer technischer Notwendigkeiten möglich ist).

Für die trassennahen Maßnahmen werden jedoch folgende Änderungen für erforderlich gehalten bzw. vorgeschlagen:

- G 10 naturnahe Gestaltung der Versickerungsmulde mittels Initialsaat und Obstbaumpflanzung auf einer Fläche mittlerer Wertigkeit

  Sofern die oben erwähnte öffentlich-rechtliche Vereinbarung der Emschergenossenschaft mit der Stadt Oberhausen und den Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster nach Prüfung durch die Emschergenossenschaft in Bezug auf die an dieser Stelle vorgesehene Waldentwicklung unverändert gültig bleibt, kann die Maßnahme G 10 hier nicht umgesetzt werden. Die Eingriffsbilanzierung ist entsprechend zu überarbeiten, d.h. die durch die Maßnahme G 10 ursprünglich erreichbaren, aber dann fehlenden Aufwertungspunkte sind durch zusätzliche Maßnahmen nachzuweisen.
- A 48 Aufforstung einer Lagerfläche

  Im Bereich des geplanten P+R-Platzes Holten (bahnrechts) ist mit der Maßnahme A 48 auf 3.271 m² die Aufforstung der als BE genutzten Lagerfläche mit Laubgehölzen vorgesehen. Diese Aufforstungsmaßnahme entfällt, da die Fläche dauerhaft als P+R-Platz genutzt werden soll. Ob im Randbereich Flächen für Gehölzpflanzungen eingeplant werden können, ist mit den Planungen der Stadt Oberhausen abzustimmen.
- A 22 und A 23 Wiederherstellung / Neuanlage dichter Gehölzflächen

Diese Maßnahmen sind ebenfalls von dem geplanten P+R-Platz Holten tangiert. Die benötigten Flächen werden auf Grund dieser Planung teilweise nicht zur Verfügung stehen.

- A 32 Entwicklung eines Auwaldstreifens und Pflege/Entwicklung von Feuchtwiesen am Nassenkampgraben

  Diese Maßnahme auf der Nordseite des Nassenkampgrabens ist bisher auf einem 2.997 m² großen Teil des Grundstücks vorgesehen. Es wird angeregt, die Maßnahme – analog zur Maßnahme A 31 auf der Südseite des Nassenkampgrabens - bis zur Emmericher Straße zu entwickeln, wodurch sich die Größe und das erreichbare Kompensationspotenzial etwa verdoppeln.

- A 33 Anlage eines naturnahen Grünzugs mit lebensraumtypischen Gehölzbeständen und Sukzessionsflächen

  Die Maßnahme ist bahnlinks südlich der Siedlung Dännekamp geplant. Da hier von der Feuerwehr die Errichtung einer Zuwegung von der Emmericher Straße zur Bahnstrecke gefordert wird, kann die Maßnahme nicht in vollem Umfang umgesetzt werden. Das erreichbare Kompensationspotenzial ist entsprechend neu zu ermitteln.

- Zusätzliche Durchlässe / Ökotunnel

  Neben den geplanten Ökotunneln im Bereich des Nassenkampgrabens (A 39) und des Landgrabens (V/A 4) sollten auch die Durchlässe des Alsbachs und der Schlenke erneuert und in Form von Ökotunneln gestaltet werden. Die einmalige Gelegenheit der Umgestaltung der Gleisanlage sollte genutzt werden, um die Gewässerdurchlässe dem heute allgemein gültigen Stand der Technik anzupassen, die Länge der Verrohrungen auf das Mindestmaß zu beschränken und sie als Ökotunnel auszubauen. Dabei sollte der Durchlass der Schlenke aufgrund der Nähe zum Waldgebiet Hühnerheide so gestaltet werden, dass er auch von Wild wie Fuchs oder Mader genutzt werden kann.

- Zusätzliche Kompensationsfläche

  Im Bereich des für das Gelände der ehemaligen Zeche Sterkrade angeregten Lärmschutzwalls (anstelle einer Lärmschutzwand, vgl. Kap. 11.4.6) ergeben sich auf den Böschungen zusätzliche Flächen für Begrünungsmaßnahmen.

15.4.2. Trassenferne Maßnahmen

Die trassenfernen Maßnahmen sind für die Kompensation des Eingriffes in Natur und Landschaft von besonders großer Bedeutung und werden seitens der Unteren Landschaftsbehörde ausdrücklich befürwortet. Hinsichtlich der Maßnahme A/E 45 wird jedoch eine Überarbeitung erforderlich, die vor Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses mit der Stadt Oberhausen abzustimmen ist. Für die einzelnen Maßnahmen ergeben sich folgende Anmerkungen:

- Laubwaldentwicklung Gabelstraße (A/E 34 und A/E 35)
  Beide Flächen liegen im Bereich des ehemaligen Nordschachtes, Gesamtgröße 2,87 ha. Die naturnahe Laubwaldentwicklung ist hier sehr gut geeignet, den Waldverlust zu kompensieren. Das Mosaik an kleinen Waldflächen zwischen der Hühnerheide und dem Hiesfelder Wald wird hier sinnvoll ergänzt. Die Maßnahme wird von der Unteren Landschaftsbehörde ausdrücklich befürwortet. Für die Maßnahme A/E 35 (Entsiegelung einer Parkplatzfläche und naturnahe Laubwaldentwicklung, insg. 1,66 ha) wird aber angeregt, sie auf die Parkplatzfläche zu beschränken und die angrenzende Ackerfläche (westlicher Teil des Flurstücks 59 im Randbereich der Autobahn) nicht in die Aufforstung einzubeziehen.
- Waldumbau Grafenbusch (A/E 36)
  Diese produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahme ist sehr sinnvoll, wird aber – aufgrund der gebotenen langsamen Umwandlung – erst langfristig ihre volle Wirkung entfalten. Mit dieser Maßnahme sollte deshalb baldmöglichst begonnen werden.
- Waldumbau am Rand des Hiesfelder Waldes (A/E 37)
  Auch mit dieser sehr sinnvollen produktionsintegrierten Maßnahme sollte baldmöglichst begonnen werden.
- Naturnahe Waldentwicklung auf einer Brachfläche im Bereich des städtischen Ostfriedhofes (A/E 38)
  Diese Maßnahme wird als sehr sinnvoll eingeschätzt und sollte möglichst frühzeitig realisiert werden. Sie erfordert jedoch unter Umständen größeren Aufwand für die Bodenaufbereitung.
  Die Fläche ist im Kataster der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht als Altablagerung H08.001 registriert. Während des Krieges gab es hier militä-

rische Anlagen wie Flakstellungen, Laufgräben, Baracken und später mehrere Bombenkrater. Zwischen 1957 bis 1971 fanden Abgrabungen und später Verfüllungen statt. Nach Untersuchungen von 1993 und 1995 liegen Anschüttungen mit Mächtigkeiten zwischen 0,7 und > 10 m vor, bestehend aus Müll, Trümmerschutt, Schlämmen aus Straßenabläufen und Kanalisation, Bauschutt, Boden, Berge, Kohle, Schlacke, Asche. In den Anschüttungen wurden (teils erhebliche) Bodenbelastungen mit Schwermetallen und PAK sowie Bodenluftbelastungen mit Methan (teils erheblich) und vereinzelt mit Spurenstoffen (CKW und BTEX) festgestellt.

Inwiefern sich aus den vorhandenen Bodenbelastungen die Notwendigkeit ergibt, vor Umsetzung der vorgesehenen Waldentwicklung weitergehende Untersuchungen und besondere Bodenaufbereitungs- und Sicherungsmaßnahmen durchzuführen, ist noch zu prüfen und mit der Stadt Oberhausen, Untere Bodenschutzbehörde und Untere Landschaftsbehörde, abzustimmen.

Die Fläche ist im Bebauungsplan Nr. 129 – Kommunalfriedhof Osterfeld – als Öffentliche Grünfläche / Dauerkleingärten festgesetzt. Der Bebauungsplan ist seit dem 21.06.1982 rechtskräftig. Das Planungsziel Dauerkleingärten kann in diesem Bereich aufgrund der vorhandenen Boden- und Bodenluftbelastungen, die zum damaligen Zeitpunkt nicht bekannt waren, nicht mehr realisiert werden (heute wird die Brachfläche teilweise als Materiallager für den Friedhof genutzt). Insofern ist der Bebauungsplan hier unwirksam und die vorgeschlagene naturnahe Waldentwicklung auf einer Fläche von 2,8 ha ist mit den städtebaulichen Zielen für diesen Bereich vereinbar.

- Obstwiesenentwicklung und Heckenpflanzung Sterkrade-Nord (A/E 42 und A/E 43)

  Die Entwicklung einer Feldhecke (A/E 43) ist sicher sinnvoll. Die Anlage der Obstwiesen auf drei kleinen Teilflächen wird demgegenüber nicht für sinnvoll gehalten. Die Flächen sind zumindest teilweise vernässt und landwirtschaftlich genutzt.

- Offenlegung und Renaturierung Alsbach (A/E 45)

  Es handelt sich hier um die wichtigste externe Kompensationsmaßnahme, deren Realisierung unverzichtbar ist. Die Details der Maßnahme sind möglichst kurzfristig mit dem Eigentümer der Flächen und der Umweltverwal-

tung der Stadt Oberhausen abzustimmen, um eine Realisierung zeitnah zum Eingriff zu gewährleisten.

Seitens der Unteren Wasserbehörde wird die Neuerrichtung des Durchlasses für den Alsbach gefordert (siehe Kap. 16.1 dieser Stellungnahme), und zwar in Form eines Kastenprofils im Freispiegelgefälle. Dadurch wird es möglich, die Maßnahme A/E 45 bereits deutlich weiter östlich zu beginnen, so dass sich das durch die Offenlegung des Alsbachs erreichbare Kompensationspotenzial erhöht. Die Maßnahme ist entsprechend umzuplanen. Dabei ist zu berücksichtigen, inwiefern der hier gegebenenfalls vorgesehene Lärmschutzwall in die Planung integriert werden kann (siehe Kap. 11.4.6 dieser Stellungnahme).

- Zusätzliche Ersatzaufforstungsfläche im Bereich Forsthaus Handbeck

  Da die geplante Aufforstungsmaßnahme A 48 (Lagerfläche an der Schmachtendorfer Straße, geplanter P+R-Platz) nicht umgesetzt werden kann und die Maßnahme A/E 35 Laubwaldentwicklung an der Gabelstraße nur auf einer verkleinerten Fläche (ohne Aufforstung der Ackerfläche), werden zusätzliche Ersatzaufforstungsflächen benötigt. Es ist zu prüfen, ob die Wiesenflächen im Bereich des ehemaligen Forsthauses Handbeck aufgeforstet werden können. Gegebenenfalls sollte eine Wildwiese in die Waldfläche integriert werden.

- Zusätzliche Kompensationsmaßnahme im Bereich der BAB Brücke

  Die in Kap. 9.2 der Stellungnahme der Stadt Oberhausen bereits geforderte Verbreiterung der neu zu errichtenden Brücke der BAB A3 um einen Rad- und Fußweg stellt auch eine Kompensationsmaßnahme dar. Durch den dreigleisigen Ausbau der Strecke, die Erhöhung von Zugzahlen, gefahrenen Geschwindigkeiten und Zuglängen, vor allem aber auch durch die Errichtung der Lärmschutzwände wird die Trennwirkung der Bahntrasse deutlich erhöht. Dieses ist nicht nur für den Biotopverbund und Artenaustausch von Belang, sondern hat auch für die Wegebeziehungen und Erholungsnutzungen der dort lebenden Bevölkerung erhebliche Auswirkungen. Zum Ausgleich der durch den Ausbau der Strecke erheblich erhöhten Trennwirkung wird daher die Herstellung einer neuen Wegebeziehung gefordert, die über die verbreiterte neue Autobahnbrücke über die Bahntrasse hinweg geführt

werden könnte. Gleichzeitig sollte geprüft werden, ob hier weitere Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden können.

15.5. Nebenbestimmungen

Unabhängig von den noch notwendigen Überarbeitungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (siehe oben) fordert die Stadt Oberhausen die Festlegung folgender Auflagen im Planfeststellungsbeschluss:

15.5(a) Die im LBP festgelegte ökologische Baubegleitung (vgl. Anlage 10.1, Seite 55 der Planunterlagen) ist mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen. Dazu ist während der gesamten Bauphase mindestens jeden zweiten Monat eine Baubesprechung unter Beteiligung der Unteren Landschaftsbehörde durchzuführen.

15.5(b) Die bauzeitlich (temporär) genutzten Flächen sind nach Nutzung unverzüglich wiederherzustellen und zwar auch dann, wenn die Gesamtmaßnahme noch nicht abgeschlossen ist.

15.5(c) Die Einzelheiten aller Pflanzmaßnahmen sind vor deren Realisierung mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen. Die Auswahl der Pflanzarten und -sortimente bedarf der Zustimmung der Unteren Landschaftsbehörde.

15.5(d) Aufgrund des ungewöhnlich großen Eingriffes in Natur und Landschaft, der mit dem Projekt verbunden ist, sind zahlreiche (auch) großflächige Pflanz- und Biotopentwicklungsmaßnahmen erforderlich. Um die gewünschte Entwicklung der Biotoptypen zu gewährleisten, ist ein langjähriges Monitoring wie folgt durchzuführen:

- Abnahme aller durchgeführten Maßnahmen kurzfristig nach Realisierung unter Beteiligung der Unteren Landschaftsbehörde.
- Kontrolle der Entwicklung. Ein Jahr nach Realisierung ist eine erneute Begehung mit der Unteren Landschaftsbehörde durchzuführen.
- Fünf Jahre nach Realisierung der Maßnahme ist der Unteren Landschaftsbehörde schriftlich zu berichten, ob sich die Maßnahmen entsprechend den fachlichen Zielen entwickelt haben bzw. welche Defizi-

te aufgetreten sind. Soweit erforderlich, ist die Entwicklung durch geeignete Maßnahmen zu steuern.

15.6. Befreiungen

Von dem Vorhaben sind randlich geschützte Flächen betroffen, so dass bestimmte naturschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt sein können. Für die Zulassung des Vorhabens ist daher die Erteilung von Befreiungen gemäß § 67 BNatSchG erforderlich, für die jedoch aufgrund der bündelnden Wirkung der Planfeststellung das Eisenbahnbundesamt und nicht die Untere Landschaftsbehörde der Stadt Oberhausen zuständig ist.

15.7. Artenschutz

Im Zuge der Planfeststellung im Abschnitt 1.2 (PFA 1.2) der ABS 46/2 wurden die eingereichten Unterlagen des Vorhabenträgers vom Fachbereich 2-2-10 / Untere Landschaftsbehörde der Stadt Oberhausen auch aus fachlicher Sicht des Artenschutzrechts begutachtet. So wurde insbesondere geprüft, ob die in der VV-Artenschutz (Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43EWG und 2009/147/EG zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren) geforderte Artenschutzprüfung (ASP) für europarechtlich geschützte Arten zukünftig umgesetzt wird und ob die im § 44 Abs. 1 BNatSchG gelisteten Zugriffsverbote entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bei der Realisierung des dritten Gleises Beachtung finden.

Nach Auswertungen verschiedener Funddaten (LANUV Daten, fremder Daten u.a.) und eigenen faunistischen und floristischen Kartierungen in den Jahren 2007 bis 2009 wurden im Vorhabengebiet insgesamt 67 Vogelarten erfasst, von denen 21 Vogelarten als planungsrelevant einzustufen sind. Des Weiteren wurden fünf Fledermausarten nachgewiesen, wobei ein Vorkommen von drei weiteren Fledermausarten nicht ausgeschlossen werden kann. Als Amphibien wurden die Kreuzkröte und der Kleine Wasserfrosch kartiert. Reptilien und wirbellose Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie konnten bisher nicht nachgewiesen werden. Für das nachweislich vorkommende streng geschützte Artenspektrum im Vorhabengebiet ist es nach dem geltenden Artenschutzrecht zwingend notwendig, dass alle realisierbaren Schutzmaßnahmen, wie Vermeidungsmaßnahmen (Baufeldräumung außerhalb der Brutzeiten oder Kontrolle der Höhlenbäume) und vorgezoge-

nen Ausgleichmaßnahmen (z. B. Abgrenzung von Amphibienhabitaten durch Krötenzäune) getroffen werden. Nur durch eine derartige Bündelung von verschiedenen Maßnahmen kann sichergestellt werden, dass das geltende Artenschutzrecht beachtet wurde.

Im Fazit (Seite 111 der Anlage 10.6) wird postuliert, dass bei Berücksichtigung der beschriebenen und festzusetzenden Maßnahmen für keine der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen und potentiell vorkommenden, vertieft untersuchten planungsrelevanten Arten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Nach fachlicher Bewertung aller artenschutzrelevanten Inhalte im PFA 1.2 ist aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde als Prüfergebnis festzustellen, dass die vom Gesetzgeber im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geforderten Artenschutzbelange hinreichend beachtet wurden. So deckt sich das im Vorhabengebiet kartierte Artenspektrum der planungsrelevanten Arten weitgehend mit den der Unteren Landschaftsbehörde Oberhausen bekannten Vorkommen. Bei der vollständigen Umsetzung aller festgelegten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen für planungsrelevante Arten werden mit hoher Wahrscheinlichkeit die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht berührt.

Seitens der Unteren Landschaftsbehörde werden deshalb gegen dieses Vorhaben aus artenschutzrechtlicher Sicht grundsätzlich keine Einwände erhoben.

Ergänzend sollte aber Folgendes beachtet werden:

Essentielle Habitate der Kreuzkröte („Leitart“ für das Ruhrgebiet), die sich derzeit im ungünstigen Erhaltungszustand in NRW befindet, müssen „Tabuzonen“ bleiben. So ist auch das im Projekt „Lager Waldteich“ geschaffene Ersatzhabitat für die Kreuzkröte (Bufo calamita) zwischen der Weierstraße und der A3 (siehe Abb. 24) während der Bautätigkeit entsprechend zu schützen.

15.7.1. Nebenbestimmungen zum Artenschutz

Die Stadt Oberhausen fordert die Festlegung folgender Auflagen zum Artenschutz im Planfeststellungsbeschluss:

15.7(a) Essentielle Habitate der Kreuzkröte, die sich derzeit im ungünstigen Erhaltungszustand in NRW befindet, müssen „Tabuzonen“ bleiben. So ist auch das im Projekt „Lager Waldteich“ geschaffene Ersatzhabitat für die Kreuzkröte (Bufo calamita) zwischen der Weierstraße und der A3 während der Bautätigkeit entsprechend zu schützen. Die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind hier strikt einzuhalten. Ein Befahren mit Baufahrzeugen oder das Ablagern von Baumaterial in diesem Bereich während der Bauphase ist nicht zulässig.

15.7(b) Durch eine ökologische Baubegleitung ist während der Bauphase sicherzustellen, dass die vorgeschlagenen Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im PFA 1.2 vollständig umgesetzt werden. Im sich anschließenden Monitoring sollten die realisierten artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen (z. B. das Anbringen von Fledermauskästen) auf Erfolg geprüft werden.

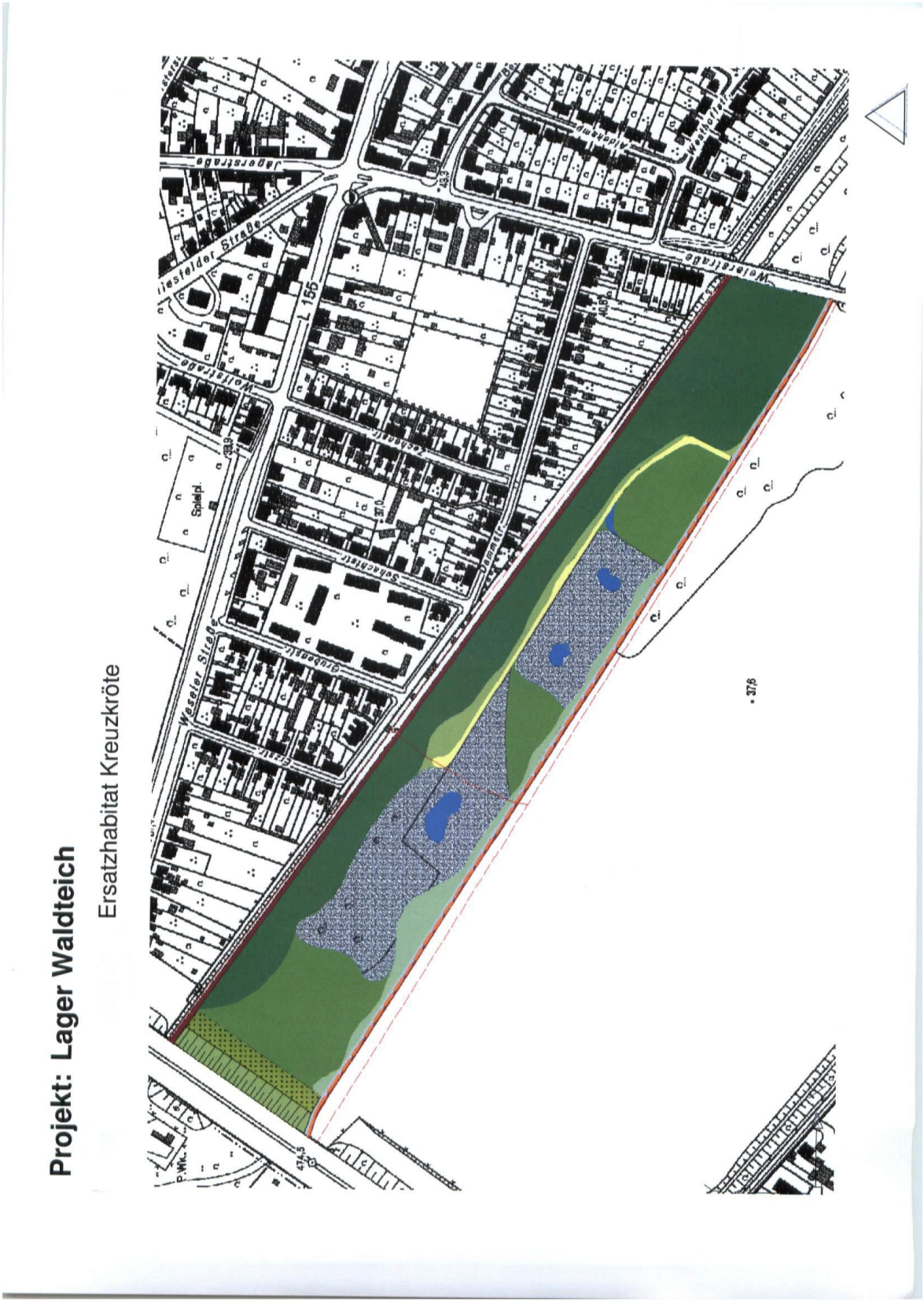


Abb. 24: Lageplan Ersatzhabitat für die Kreuzkröte / Projekt "Lager Waldteich"

16. Wasserrechtliche Belange

16.1. Oberflächengewässer

Im Untersuchungsraum entlang der Ausbaustrecke ABS 46/2 befinden sich verschiedene Gewässer unterschiedlicher Kategorien (Teiche, Tümpel, Tieflandbäche und Gräben). Hervorzuheben sind die Fließgewässer:

- Alsbach
- Handbach
- Nassenkampgraben
- Grashofgraben
- Schlenke 1 und 2
- Landgraben.

16.1.1. Gewässerkreuzungen

Gemäß § 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sind die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. Die langfristige Sicherung der Funktionen des Wasserhaushaltes soll durch den Bau der ABS 46/2 möglichst nicht beeinträchtigt werden (Ordner 1, Erläuterungen, Kapitel 4.8 Erläuterungsbericht). Vor diesem Hintergrund sind insbesondere die Gewässer, die die Bahntrasse queren bzw. kreuzen, näher zu betrachten. Es handelt sich hierbei um die Gewässer Alsbach, Handbach, Nassenkampgraben Schlenke 1 und Landgraben.

Durch die Querungen bzw. Änderung der Querungssituation (Bau eines 3. Gleises) sind Auswirkungen auf den Wasserabfluss oder die Ökologie am und im Gewässer nicht auszuschließen. Daher unterliegen alle Anlagen an einem Gewässer grundsätzlich der wasserrechtlichen Genehmigungspflicht gemäß § 99 Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen (LWG NRW).

Im Erläuterungsbericht (Ordner 1, Anlage 2, Kapitel 4.8 und 10) werden die wasserrechtlichen Belange behandelt. Es fehlt jedoch der Hinweis auf die bündelnde Wirkung zur Genehmigung nach § 99 Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen (LWG NRW) in Verbindung mit § 36 WHG. Demnach ist die zuständige Wasser-

behörde vor der Planfeststellungsgenehmigung für Anlagen an Gewässern vorab zu beteiligen.

Des Weiteren werden die Durchlässe der Gewässer in den Planunterlagen nur unzureichend dargestellt bzw. beschrieben (Ordner 3, Anlage 8.3, Bauwerksverzeichnis). So wurden den Antragsunterlagen lediglich eine Kurzbeschreibung des Durchlasses Landgraben (Ordner 1, Anlage 2) sowie eine Schnittzeichnung eines Durchlasses (mutmaßlich Nassenkampgraben) beigefügt.

16.1.1.1. EÜ Nassenkampgraben (km 8,416)

Im Rahmen der Durchführung der Maßnahme ist vorgesehen, den Nassenkampgraben zukünftig anstelle durch ein geschlossenes Rohrprofil durch ein Kastenprofil zu führen. Weitergehende Unterlagen wie Beschreibung, Zeichnungen, Ausführung Gewässer wurden nicht vorgelegt. Aus Sicht der Stadt Oberhausen ist gegen das geplante Vorhaben nichts einzuwenden. Im Zuge der Planungsarbeiten wurde festgestellt, dass unmittelbar am bzw. unterhalb des neuen Gewässerverlaufes ein Abwasserkanal durch die WBO GmbH betrieben wird. Dieser parallel verlaufende städtische Kanal DN 400 muss gegebenenfalls für die Baumaßnahme verlegt oder gesichert werden. Die Gesamtmaßnahme ist mit der WBO GmbH im Detail abzustimmen.

16.1.1.2. EÜ Landgraben (km 10,062)

Im Rahmen der Durchführung der Maßnahme ist vorgesehen, den Landgraben zukünftig durch ein neues Kastenprofil zu führen. Weitergehende Unterlagen außer einer Kurzbeschreibung wurden nicht vorgelegt. Aus Sicht der Stadt Oberhausen ist gegen das geplante Vorhaben nichts einzuwenden. Der Landgraben weist derzeit selbst nach starken Regenfällen eine nur geringe Wasserführung auf (vgl. KNEF der Stadt Oberhausen S. 27). Momentan erfolgen aber Umbauarbeiten am Pumpwerk Hühnerheide – Dinslaken (Brinkstraße). Im Rahmen der Umbaumaßnahmen soll zukünftig über die Mischwasserkanalisation abgeführtes Oberflächenwasser an der Forststraße dem Landgraben (und damit im weiteren Verlauf der Emscher) zugeführt werden. Die zukünftig zu erwartenden Oberflächenwässer und Regenwassermengen sind beim Tiefbauamt der Stadt Dinslaken zu erfragen. Die Zuständigkeit der Anlage muss geprüft werden, es ist nicht eindeutig geklärt

ob sich der Durchlass auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen oder der Stadt Dinslaken befindet.

16.1.1.3. Durchlass Alsbach (km 5,259)

Am Durchlass Alsbach sieht die DB keine Aktivitäten vor. Die Sohle des städtischen Gewässerdurchlasses DN 1000 befindet sich ca. 2 m unter der Gleisanlage. Das entspricht in etwa einer Überdeckung von 0,8 m. Durch den in diesem Bereich geplanten fünfgleisigen Ausbau entsteht eine vielfache Belastung auf den vorhandenen Kanal.

Es ist aus Sicht der Stadt Oberhausen und der WBO GmbH zu prüfen, inwieweit der Alsbach durch eine gewässerfreundlichere Variante die zukünftige Betuwe-Linie queren kann (z.B. als Ökotunnel). Grundsätzlich sollte die einmalige Gelegenheit der Umgestaltung der Gleisanlage genutzt werden, um den Gewässerdurchlass dem heute allgemein gültigen Stand der Technik anzupassen und die Länge der Verrohrung auf das Mindestmaß zu beschränken

Insbesondere ist dies auch unter dem Aspekt zu sehen, dass einerseits das zurzeit noch in Betrieb befindliche „Celanese-Gleis“ umgelegt wird und somit ein zusätzlicher Geländebereich zur Gewässeroffenlegung zur Verfügung steht, und dass ferner auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Sterkrade die trassenferne Kompensationsmaßnahme A/E 45 „Offenlegung und Renaturierung Alsbach“ Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist (siehe Kap. 15.4.2 dieser Stellungnahme).

16.1.1.4. Durchlass Handbach

Der Handbach wird derzeit im Bereich des Geh- und Radweges am Forsthaus Handbeck von der Mischwasserkanalisation abgekoppelt und getrennt vom Schmutzwasser dem Pumpwerk Handbach zugeführt. Die Querung der Bahngleise erfolgt in verrohrter Bauweise. Details zur Querungssituation sind mit den Wirtschaftsbetrieben Oberhausen abzustimmen.

16.1.1.5. Durchlass Schlenke

Auch der Durchlass für die Schlenke findet in den Planungsunterlagen keine Berücksichtigung. Es ist anzumerken, dass hier nur eine geringe Rohrüberdeckung vorliegt. Der vorhandene Durchlass ist in einem baulich schlechten Zustand. Die

Standfestigkeit des Rohres kann bei Bautätigkeiten an der Gleisanlage seitens der WBO GmbH nicht gewährleistet werden. Grundsätzlich vertritt die Stadt Oberhausen die Auffassung, dass die einmalige Gelegenheit der Umgestaltung der Gleisanlage genutzt werden sollte, um den Gewässerdurchlass dem heute allgemeinen gültigen Stand der Technik anzupassen, die Länge der Verrohrung auf das Mindestmaß zu beschränken und als Ökotunnel auszubauen.

16.1.2. Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen

Auf den Plänen sind die Baustraßen sowie die Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) dargestellt. Bei den Baustraßen sowie BE-Flächen ist zu beachten, dass zum Gewässer mindestens 3 m Abstand eingehalten werden muss.

Im Plan 4.12VA.UP.102.0 wird der Bereich Nassenkampgraben dargestellt. Es ist anzumerken, dass die Baustraße und die BE-Fläche ausschließlich für den Bau und die Renaturierungsmaßnahmen am Bach vorzuhalten ist. Eine Nutzung über diese Maßnahme hinaus ist nicht zulässig.

16.1.3. Nebenbestimmungen zu Oberflächengewässern

<u>Die Stadt Oberhausen fordert die Festlegung folgender Auflagen zum Umgang mit Oberflächengewässern:</u>

16.1(a) Für die Querung des Landgrabens sind vor Erteilung der Genehmigung nach § 99 Landeswassergesetz weitergehende Unterlagen (Draufsicht, Schnittzeichnungen, Aufbau Gewässersohle, Beschreibung Sohlsubstrat) zur Stellungnahme vorzulegen.

16.1(b) Für die Querung des Nassenkampgrabens sind vor Erteilung der Genehmigung nach § 99 Landeswassergesetz weitergehende Unterlagen (Beschreibung, Draufsicht, Schnittzeichnungen, Aufbau Gewässersohle, Beschreibung Sohlsubstrat) zur Stellungnahme vorzulegen.

16.1(c) Der parallele Verlauf des Nassenkampgrabens und des naheliegenden Abwasserkanals sind zusammen mit den Wirtschaftsbetrieben Oberhausen GmbH zu überprüfen und abzustimmen.

16.1(d) Die Querung des Alsbachs ist mit Ausbau der Betuwe-Linie zukünftig über ein Kastenprofil im Freispiegelgefälle zu gewährleisten. Dabei ist in Abhängigkeit von einer für den Schienenverkehr funktionssicheren Über-

deckung des Durchlasses die größtmögliche lichte Höhe vorzusehen. Bei Planung und Bau des Durchlasses sind die Vorgaben der „Richtlinie für naturnahe Unterhaltung und naturnahen Ausbau der Fließgewässer in NRW“ (blaue Richtlinie) weitestgehend einzuhalten. Insbesondere ist dies auch unter dem Aspekt zu sehen, dass einerseits das zurzeit noch in Betrieb befindliche „Celanese-Gleis“ umgelegt wird und somit ein zusätzlicher Geländebereich zur Gewässeroffenlegung zur Verfügung steht und ferner auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Sterkrade die trassenferne Kompensationsmaßnahme A/E 45 „Offenlegung und Renaturierung Alsbach“ durchgeführt wird. Das Vorhaben ist mit der Stadt Oberhausen, Bereich Umweltschutz, vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens abzustimmen.

16.1(e) Die Querung des Handbachs ist mit den Wirtschaftsbetrieben Oberhausen GmbH abzustimmen.

16.1(f) Die Querung der Schlenke ist mit den Wirtschaftsbetrieben Oberhausen GmbH zu überprüfen und ggf. nachzurüsten / zu sanieren.

16.1(g) Für die Bemessung des Durchlasses Landgraben sind die nach den Umbauarbeiten aus dem Pumpwerk Hühnerheide – Dinslaken (Brinkstraße) zu erwartenden Oberflächenwässer und Regenwassermengen beim Tiefbauamt der Stadt Dinslaken zu erfragen.

16.1(h) Bei Baustraßen sowie BE-Flächen ist ein Mindestabstand zu Oberflächengewässern von mindestens 3 Metern einzuhalten. Abstände von weniger als 3 Metern sind ausschließlich nur bei Gewässerbaumaßnahmen (Erweiterung Durchlässe, Renaturierungsmaßnahmen) zulässig.

16.2. Grundwasser

Im Rahmen des Ausbaus des Knoten Oberhausen erfolgt für den Anschluss der Strecke 2206 an die Strecke 2270 der Bau eines Tunnelbauwerks, an den in beide Richtungen Trogbauwerke anschließen. Gemäß Anlage 15.3 (Hydrogeologisches Gutachten mit Grundwassermodell für den Ausbau des Knoten Oberhausens vom 05.09.2011) reichen die Bauwerke in einem längeren Abschnitt bis in den grundwassererfüllten Bereich hinein.

Im Rahmen des Gutachtens wurden unter Erarbeitung eines Grundwassermodells verschiedene Varianten über die Auswirkungen auf die Grundwassersituation während der Bauphase und / oder der Nutzungsphase betrachtet. Grundsätzlich ist im Anstrom des Bauwerks (nordöstlich) mit einem Grundwasseranstieg zu rechnen, während in Abstromrichtung (südwestlich) eine Grundwasserabsenkung stattfindet. Je nach Bauweise und Verbleib der im Rahmen der Bauphase eingebrachten Baugrubenverschließungen / Spundwände im grundwassergesättigten Bereich ist mit unterschiedlichen Auswirkungen bezüglich der Reichweite und der Höhe der Wasserstandsänderungen zu rechnen.

Neben den Einwirkungen auf das Grundwasser im Bereich des Tunnelbauwerks sind bauzeitliche Grundwasserhaltungen bei anderen Unterführungsbauwerken nicht auszuschließen.

16.2.1. Nebenbestimmungen zum Grundwasser

Die Stadt Oberhausen fordert die Festlegung folgender Auflagen zum Umgang mit Grundwasser:

16.2(a) Bei Bauweise und Bauausführung sind soweit wie möglich grundwasserschonende Verfahren vorzuziehen.

16.2(b) Bauzeitlich bedingte und dauerhaft erforderliche Grundwasserhaltungsmaßnahmen sind einschließlich der dazugehörigen Einleitungen mindestens drei Monate vor Beginn mit der Stadt Oberhausen, Fachbereich Gewässerschutz / Untere Wasserbehörde abzustimmen.

16.2(c) Mindestens ein Jahr vor Beginn der Baumaßnahmen zum Tunnelbauwerk im Bereich der Anbindung der Strecke 2206 an die Strecke 2270 ist ein Grundwasser-Monitoringkonzept (vor, während und nach der Bauphase) mit der Stadt Oberhausen, Fachbereich Gewässerschutz / Untere Wasserbehörde, abzustimmen und entsprechend der Abstimmung umzusetzen. Da Grundwasserverunreinigungen im Umfeld, insbesondere im Zustrom, nicht ausgeschlossen werden können, sind neben Grundwasserstandsmessungen auch Güteüberprüfungen des Grundwassers einzuplanen.

16.2(d) Grundwasserabsenkungen mit größeren Reichweiten und Grundwasserstandsänderungen außerhalb des natürlichen Grundwasserschwankungsbereiches sind in Hinblick auf ihre Auswirkungen auf betroffene Bebauungen / Verkehrswege, auf Natur und Landschaft sowie vorhandene Flächen mit Bodenbelastungsverdacht / Altlasten durch entsprechende Fachgutachter zu bewerten und zu begleiten. Falls erforderlich, sind Minderungsmaßnahmen durchzuführen. Die Ergebnisse sind der Stadt Oberhausen, Fachbereich Gewässerschutz / Untere Wasserbehörde, vorzulegen.

16.3. Entwässerung (Versickerung und Gewässereinleitung)

Die Entwässerung der neuen Trasse soll weitestgehend über trassenbegleitende Versickerungsgräben und Versickerungsbecken erfolgen. Die Versickerungsbecken sollen mit einer „belebten Bodenzone“ zur biologischen Vorreinigung des Niederschlagswassers ausgebildet werden.

In Planungsabschnitt 1.2 sind vierzehn Versickerungsanlagen zur Ableitung des Niederschlagswassers vorgesehen. Die Versickerungsanlagen erhalten Notüberlaufsysteme:

- Notüberlauf Typ 1: Notüberlauf mit Filterbarriere, Filter als belebte Bodenzone in Bach/Graben
- Notüberlauf Typ 2: Notüberlauf über Filtertopf in Bach oder Kanal
- Notüberlauf Typ 3: Notüberlauf über Filtertopf in unterliegender Rigole

Direkteinleitungen in Gewässer sind nicht vorgesehen. Lediglich einige Notüberläufe von Versickerungsbecken werden an bestehende Bachläufe und Durchlässe angeschlossen. Diese sind im Einzelnen:

- Alsbach: (Notüberlauf der Versickerungsanlage 6, Notüberlauf Typ 2)
- Nassenkampgraben: (Notüberlaufe der Versickerungsbecken 10 u. 11, Notüberlauf Typ 2)
- Schlenke: (Notüberlauf der Versickerungsanlage 13, Notüberlauf Typ1)
- Landgraben: (Notüberlauf der Versickerungsanlage 14, Notüberlauf Typ 1)

Die restlichen Notüberläufe erfolgen in die städtische Kanalisation. Hier ist zu beachten, dass mit der Einrichtung von Notüberläufen an die städtische Kanalisation

eine vollständige Niederschlagswassergebührenpflicht auf der Grundlage der angeschlossenen Fläche eintritt.

16.3.1. Versickerungsanlagen

16.3.1.1. Versickerungsanlage 1

Gegen die Versickerungsanlage 1 bestehen keine grundsätzlichen Einwände. Falls das Versickerungsbecken an die städtische Kanalisation angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.2. Versickerungsanlage 2

Gegen die Versickerungsanlage 1 bestehen keine grundsätzlichen Einwände. Falls das Versickerungsbecken an die städtische Kanalisation angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.3. Versickerungsanlage 3

Der Bereich ist im Kataster der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht der Stadt Oberhausen registriert. Im Bereich der Versickerungsanlage liegen Anschüttungen in einer Mächtigkeit von fast 4 Metern vor. Durch die Anschüttungsbereiche darf nicht versickert werden.

Falls das Versickerungsbecken an die städtische Kanalisation angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

Darüber hinaus weist die Untere Landschaftsbehörde darauf hin, dass hier eine vertraglich gesicherte Kompensationsmaßnahme der Emschergenossenschaft (Waldanreicherung) vorgesehen ist (siehe Punkt 15.3 dieser Stellungnahme).

16.3.1.4. Versickerungsanlage 4

Gegen die Versickerungsanlage 4 bestehen keine grundsätzlichen Einwände. Falls das Versickerungsbecken an die städtische Kanalisation angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.5. Versickerungsanlage 5

Die Fläche ist im Kataster der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht registriert. Über die Mächtigkeit der Anschüttung liegen keine Kenntnisse vor. Durch vorhandene Anschüttungen darf nicht versickert werden. Falls das Versickerungsbecken an die städtische Kanalisation angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.6. Versickerungsanlage 6

Die Fläche ist im Kataster der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht registriert. Über die Mächtigkeit der Anschüttung liegen keine Kenntnisse vor. Durch vorhandene Anschüttungen darf nicht versickert werden. Falls das Versickerungsbecken an das städtische Gewässer angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge, Regenwasserbehandlungsanlage etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.7. Versickerungsanlage 7

Der Untergrund ist nur gering (wenn überhaupt) wasserdurchlässig. Es ist nicht auszuschließen, dass kein ausreichender Grundwasserflurabstand vorhanden ist.

Darüber hinaus werden die städtischen Kanäle DN 400, DN 600 und DN 700 im Bereich der Kilometrierung 6,6 bis 6,85 durch die geplante Versickerungsanlage sowie von der geplanten Schallschutzwand überbaut, dieser Planung kann seitens der WBO GmbH nicht zugestimmt werden.

Falls das Versickerungsbecken an die städtische Kanalisation angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.8. Versickerungsanlage 8

Gemäß einem Gespräch bei der WBO GmbH mit Vertretern der DB Projektbau am 05.11.2013 liegen nach den Erkenntnissen der WBO GmbH gespannte Grundwasserverhältnisse vor. Der gespannte Grundwasserspiegel liegt bei 2,50 m unter Gelände. Gemäß der DB Projektbau bindet damit die geplante Sohle der Versickerungsmulde in das Grundwasser ein und die erforderliche Bodenfilterstrecke kann nicht gewährleistet werden. Der Versickerungsanlage 8 wird nicht zugestimmt.

16.3.1.9. Versickerungsanlage 9

Der Untergrund ist nur gering (wenn überhaupt) wasserdurchlässig. Gemäß Versickerungsuntersuchung der DBProjektbau ist ein ausreichender Durchlässigkeitsbeiwert vorhanden, das beiliegende Schichtenverzeichnis weist allerdings Ton im Untergrund aus, so dass der angegebene Durchlässigkeitsbeiwert zweifelhaft erscheint.

Falls das Versickerungsbecken an die städtische Kanalisation angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.10. Versickerungsanlage 10

Die Fläche ist im Kataster der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht registriert. Dies belegen auch die Untergrunduntersuchungen der DB ProjektBau GmbH. Die RKS V028 (Ordner 11, Anlage 2.17) weist eine Anschüttungsmächtigkeit von 3,4 m auf. Durch die Anschüttungsbereiche darf nicht versickert werden. Unterhalb der Anschüttungen sind lehmige Böden nicht auszuschließen.

Falls das Versickerungsbecken an die städtische Kanalisation bzw. den Nassenkampgraben angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.11. Versickerungsanlagen 11

Die Fläche ist im Kataster der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht registriert. Dies belegen auch die Untergrunduntersuchungen der DB ProjektBau GmbH. Die RKS V028 (Ordner 11, Anlage 2.17) weist eine Anschüttungsmächtigkeit von 3,4 m auf. Durch die Anschüttungsbereiche darf nicht versickert werden. Unterhalb der Anschüttungen sind lehmige Böden nicht auszuschließen.

Die geplante Versickerungsanlage 11 soll über dem städtischen Kanal erstellt werden. Dieser Planung wird nicht zugestimmt.

Falls das Versickerungsbecken an die städtische Kanalisation bzw. den Nassenkampgraben angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.12. Versickerungsanlage 12

Der Untergrund ist nur gering (wenn überhaupt) wasserdurchlässig. Gemäß Versickerungsuntersuchung der DB Projektbau GmbH ist ein ausreichender Durchlässigkeitsbeiwert vorhanden, das beiliegende Schichtenverzeichnis weist allerdings Ton im Untergrund aus, so dass der angegebene Durchlässigkeitsbeiwert zweifelhaft erscheint (Ordner 11, Anlage 2.18).

Der Grundwasserabstrom erfolgt Richtung Südsüdost. Eine Beeinträchtigung der im Abstrom der Versickerungsanlagebefindlichen Bebauung (östliche Bereiche der Hühnerheidstraße und Lindenplatz) ist auf Grund der dort vorherrschenden Flurabstände nicht auszuschließen.

Falls die Versickerungsanlage an die städtische Kanalisation bzw. an den Nassenkampgraben angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge, Regenwasserbehandlungsanlage etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.13. Versickerungsanlage 13

Als Versickerungsmulde ist Pflastermulde (?) angegeben. Der Untergrund ist nur gering (wenn überhaupt) wasserdurchlässig. Gemäß Versickerungsuntersuchung der DB Projektbau GmbH ist ein ausreichender Durchlässigkeitsbeiwert vorhanden, das beiliegende Schichtenverzeichnis weist allerdings Ton im Untergrund aus, so dass der angegebene Durchlässigkeitsbeiwert zweifelhaft erscheint (Ordner 11, Anlage 2.19). Falls die Versickerungsanlage an die städtische Kanalisation bzw. an die Gewässer Schlenke oder Landgraben angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge, Regenwasserbehandlungsanlage etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

16.3.1.14. Versickerungsanlage 14

Der Untergrund ist nur gering (wenn überhaupt) wasserdurchlässig. Dies bestätigt auch die Versickerungsuntersuchung durch die DB Projektbau GmbH (Ordner 11, Anlage 2.20). Falls die Versickerungsanlage an die städtische Kanalisation bzw. an die Gewässer Schlenke oder Landgraben angeschlossen werden soll, ist dies im Detail (Anschlusspunkt, Einleitungsmenge, Regenwasserbehandlungsanlage etc.) mit der WBO GmbH abzustimmen.

Allgemein betrachtet ist bei den Versickerungsanlagen 5 bis 14 aufgrund der vorhandenen Untergrundverhältnisse anzunehmen, dass es sich dabei eher um Rückhaltesysteme als um wirksame Versickerungsanlagen handelt.

16.3.2. Nebenbestimmungen zur Entwässerung

Der Versickerungsanlage 8 wird nicht zugestimmt. Für die übrigen Versickerungsanlagen einschließlich deren Notüberläufe sind folgende Nebenbestimmungen aufzunehmen:

16.3(a) Durch den Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen dürfen im Abstrom liegende Bauwerke und Grundstücke nicht beeinträchtigt werden. Hier wird insbesondere auf den geplanten Standort der Versickerungsanlage Nr.12 hingewiesen.

16.3(b) Zwischen Sohle einer Versickerungsanlage und dem Mittleren Höchsten Grundwasserstand ist ein Mindestabstand von einem Meter einzuhalten Hier wird insbesondere den geplanten Standort der Versickerungsanlage Nr.7 hingewiesen.

16.3(c) Die Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser darf nur innerhalb von gewachsenen Böden erfolgen. Eventuell vorhanden Anschüttungen im Wirkungsbereich von Versickerungsanlagen sind zu beseitigen und gegen saubere, natürliche Böden auszutauschen. Hier wird insbesondere auf die geplanten Standorte der Versickerungsanlagen Nr. 3, 5, 6, 10 und 11 hingewiesen.

16.3(d) Der Bau der Versickerungsanlagen ist durch einen Bodengutachter zu begleiten und zu dokumentieren. Der Bodengutachter hat sicherzustellen, dass die oben genannten Nebenbestimmungen (1 bis 3) eingehalten werden. Die Dokumentation ist der Stadt Oberhausen, Fachbereich Gewässerschutz / Untere Wasserbehörde vorzulegen

16.3(e) Nach Fertigstellung der Versickerungsanlagen sind der Stadt Oberhausen, Fachbereich Gewässerschutz / Untere Wasserbehörde umgehend die abschließenden Bestandspläne zuzusenden.

16.3(f) Die geplanten Notüberläufe der Versickerungsanlagen in Gewässer und in die städtische Kanalisation sind mit der WBO GmbH und dem Fachbereich Gewässerschutz / Untere Wasserbehörde der Stadt Oberhausen abzustimmen. Bei der Bestimmung der Einleitmengen ist bei den Versickerungsanlagen 5 bis 14 ist zu berücksichtigen, dass auf Grund der Untergrundbeschaffenheit nur von einer geringen Versickerungsrate auszugehen ist.

16.3(g) Die Gewässer sind als kleine sandgeprägte Tieflandbäche anzusehen. Bei Planung der Notüberläufe in ein Gewässer ist daher der rechnerische Nachweis über die Leistungsfähigkeit der Gewässer zu erbringen.

16.3(h) Die Flächen, die mit ihrer Entwässerung an ein Versickerungsbecken mit Notüberlauf an ein Gewässer angeschlossen sind, dürfen nicht mit Pflanzenschutzmitteln behandelt werden.

16.3(i) Bei Schadensfällen oder Vorkommnissen, die vermuten lassen, dass wassergefährdende Stoffe in die Versickerungsanlagen gelangen oder gelangt sind, ist die Stadt Oberhausen, Fachbereich Gewässerschutz / Untere Wasserbehörde, zu informieren. Außerhalb der Dienstzeit ist die Feuerwehr der Stadt Oberhausen zu benachrichtigen. Gleichzeitig sind geeignete Abwehrmaßnahmen zu ergreifen.

17. Bodenschutzbelange

17.1. Schützenswerte Böden

Im Rahmen des Verfahrens wurden die schützenswerten Böden nicht hinreichend berücksichtigt.

Im Verfahren sind sowohl die schützenswerten Böden nach den Ausweisungen des Geologischen Dienstes (GD) NRW als auch nach den Ausweisungen des Regionalen Flächennutzungsplans Ruhr (RFNP) zu berücksichtigen. Während sich für die GD-Ausweisungen keine Überschneidungen ergeben, liegen nach den Karten 7A und 7B des RFNP mehrere Abschnitte der Bahnlinie in Bereichen mit schützenswerten Böden (siehe Anlage 4). Die Schutzwürdigkeit ist in einem besonderen Wasseraufnahme- und Wasserspeichervermögen begründet (Karte 7A RFNP). Dagegen sind Flächen mit naturbelassenen Bodenprofilen (Karte 7A

RFNP) – diese kommen in dicht besiedelten Regionen definitionsgemäß nur unter altem Baumbestand vor - nach der Biotoptypenkartierung der UVS nicht zu erwarten.

Tatsächlich wird in den Unterlagen auf die schützenswerten Böden nach RFNP-Ausweisung Bezug genommen, jedoch nur dahingehend, dass sie erwähnt werden und dass in späteren Untersuchungen weitere Prüfungen erfolgen könnten. Es ist nicht geklärt ob schützenswerte Böden überhaupt vorliegen und falls ja, wie und in welchem Umfang ein angemessener Ausgleich bei einer Schädigung oder Zerstörung der schützenswerten Böden zu erfolgen hat.

Die Stadt Oberhausen fordert, vor Beginn der Baumaßnahme den tatsächlichen Umfang der Betroffenheit schützenswerter Böden zu ermitteln und den Ausgleich entsprechend den Vorgaben des RFNP zu berechnen. Ggf. erforderliche Ausgleichsflächen sind zu benennen. Das Verfahren ist mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

17.2. Kompensationsmaßnahmen aus bodenschutzrechtlicher Sicht

Die Betroffenheit schützenswerter Böden ist bisher nicht geklärt. Daher kann zum Bedarf und zum Umfang von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (A/E) noch keine Aussage getroffen werden. Die vorliegenden Berichte beschreiben jedoch A/E-Maßnahmen allein aufgrund der Tatsache des Bodenverlustes durch Überbauung und Versiegelung, unabhängig von einem Schutzstatus des Bodens. Dies ist so nicht korrekt, da Böden ohne besonderen Schutzstatus allgemein über die A/E-Maßnahmen aus naturschutz- und landschaftsrechtlichen Ansprüchen heraus mit kompensiert werden.

Sofern sich bei weiteren Untersuchungen ein bodenbezogener Kompensationsbedarf ergeben sollte, sind die unter der trassenfernen Kompensationsmaßnahme A/E 35 genannten Entsiegelungen einer Parkplatzfläche an der Gabelstraße hierfür nicht anrechenbar. Diese Parkplatzfläche wird dauerhaft so nicht mehr genutzt, und damit besteht nach § 5 BBodSchG die Verpflichtung für den Eigentümer (RAG) diese Fläche wieder zu entsiegeln, um den Boden in seiner Leistungsfähigkeit im Sinne von § 1 BBodSchG wieder herzustellen.

Die beschriebene Parkplatzentsiegelung ist dem Vorhabenträger nicht als bodenbezogene Kompensationsmaßnahme anzurechnen, da hier die ordnungsrechtlich durchsetzbare Entsiegelung des Parkplatzes gegen die RAG einzufordern wäre.

17.3. Flächen mit Böden mit Bodenbelastungsverdacht

Im Verlauf der Baumaßnahme werden eine ganze Reihe von Flächen mit Bodenbelastungsverdacht angeschnitten. Neben den von der Stadt Oberhausen mitgeteilten Flächen wurden ergänzend 15 weitere Flächen bei Untersuchungen im Auftrag der DB AG ermittelt.

Aufgrund der Problematik mit Teerölverunreinigungen wird insbesondere auf die beiden Flächen D07.001 und D07.021 (siehe Anlage 5) hingewiesen. Beide Flächen gehörten zur ehemaligen Teerverwertung Sterkrade. Bei D07.001 handelt es sich um ein Klärbecken mit Teerölschlämmen. Auf der Fläche D07.021 ist nur der Entwässerungsgraben der Teerverwertung – im Volksmund auch Ölgraben genannt - problematisch, der parallel zur Bahntrasse verläuft. Die Verunreinigungen wurden im Rahmen der Untersuchungen im Auftrag der DB AG mit auffälligem PAK-Geruch in den RKS 16, 17, 20 und 21 bestätigt.

Sowohl die Fläche D07.001 als auch D07.021 sind noch im Eigentum der Ruhrkohle und fallen in die Zuständigkeit des Bergamtes der Bezirksregierung Arnsberg. Für das Becken und den Graben ist seitens der Ruhrkohle eine Sanierung geplant. Möglicherweise wird dazu ein Sicherungsbauwerk errichtet, das über die bekannte Abgrenzung der zu sanierenden Altanlagen hinausgeht. Da einzelne Baustelleneinrichtungsflächen oder Baustraßen für die Betuwe-Linie unmittelbar an das Klärbecken und Entwässerungsgraben angrenzen oder sogar diese überschneiden, ist die Abstimmung mit der Ruhrkohle und dem Bergamt erforderlich.

17.4. Nebenbestimmungen zum Bodenschutz

Nachfolgend werden Auflagen zum Bodenschutz, zum Umgang mit Bodenmaterial und Aushubmaterial aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht sowie zum Rückbau von Bauwerks- und Anlagenteilen unter GOK genannt.

Die Stadt Oberhausen fordert die Aufnahme dieser Auflagen und Hinweise in das projektbegleitend zu erarbeitende Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK).

17.4(a) Auflage: Gutachterliche Begleitung von Erdarbeiten

Erdarbeiten und die ordnungsgemäße Durchführung aller bodenbezogenen Maßnahmen gemäß dieser Genehmigung lässt der Bauherr durch einen von ihm beauftragten Fachgutachter überwachen und begleiten. Der Gutachter muss in besonderem Maße über Erfahrungen aus dem Altlasten- und Bodenschutzbereich verfügen und die notwendige, fachliche Qualifikation besitzen (Beurteilung der Eignung in Anlehnung an die Verordnung des Landes NRW über Sachverständige und Untersuchungsstellen für Bodenschutz und Altlasten (SU-BodAV NRW) in der aktuellen Fassung).

17.4(b) Auflage: Bodenschutz

Beim Umgang mit Böden und Bodenmaterialien und der Herstellung nicht überbauter Flächen sind die DIN 19731, die DIN 18915 und die materiellen Anforderungen der §§ 9 und 12 der Bundes Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu beachten. (§§ 3 und 9 BauO NRW, § 202 BauGB) Die folgenden Punkte der DIN 18915 sind für das Vorhaben von besonderer Bedeutung:

Nr. 7.3: Beseitigung von störenden Stoffen und Austausch von verunreinigtem und ungeeignetem Boden: Die Bearbeitungsflächen sind vor der Bodenbearbeitung von störenden, insbesondere pflanzenschädlichen Stoffen zu säubern; hierzu zählen z.B. Baurückstände, Verpackungsreste und schwer verrottbare Pflanzenteile. Mit Fetten, Ölen, Farben und anderen pflanzengefährdenden oder umweltschädlichen Stoffen verunreinigter Boden ist auszutauschen. Für die vorgesehene Nutzung ungeeigneter Boden ist auszutauschen, wenn die Eignung durch Bodenverbesserungsmaßnahmen nicht erreicht werden kann.

Nr. 7.4.1: Bodenabtrag

Oberboden muss von allen Auftrags- und Abtragsflächen sowie von zu befestigenden Bau- und Baubetriebsflächen abgetragen werden. Im Wurzelbereich (Kronenbereich zuzüglich 1,50 m, bei Säulenformen zuzüglich 5,00 m nach allen Seiten) von Bäumen darf Boden nicht abgetra-

gen werden. Soll Unterboden für Vegetationszwecke verwendet werden, ist er beim Abtrag wie Oberboden zu behandeln.

Nr. 7.4.2: Bodenlagerung

Oberboden und für Vegetationszwecke vorgesehener Unterboden sind abseits vom Baubetrieb geordnet zu lagern. Bodenmieten sollen nicht befahren werden. Ist dies in Ausnahmefällen nicht zu vermeiden, sind die Bearbeitbarkeitsgrenzen (siehe Tabelle 1 der DIN) zu beachten. Bei Lagerung von mehr als 3 Monaten während der Vegetationszeit soll eine Zwischenbegrünung zum Schutz gegen unerwünschte Vegetation und Erosion vorgesehen werden. Die Ansaat ist nach DIN 18917 auszuführen.

Nr. 7.6.2: Lockerung

Vor dem Aufbringen eines Oberbodens ist der Baugrund über die ganze Fläche zu lockern, wenn die Neigung nicht mehr als 1:2,5 beträgt. Bei Flächen mit Neigung größer als 1:2,5 ist der Baugrund in geeigneter Form so aufzurauen, dass eine ausreichende Verzahnung des Baugrunds mit der aufzubringenden Vegetationstragschicht ermöglicht wird. Die Lockerung hat gleichmäßig, mindestens 15cm tief zu erfolgen und muss auch die Verdichtungen eingesetzter Geräte oder Maschinen beseitigen. Störende Verdichtungen in tieferen Bodenschichten sind zu beseitigen.

17.4(c) Auflage: Qualitätsanforderungen an aufzubringendes Bodenmaterial

Bodenmaterialien die zur Auf- oder Einbringung in eine durchwurzelbare Bodenschicht oder zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht antransportiert werden sollen, müssen die materiellen Anforderungen der §§ 9 und 12 der Bundes Bodenschutz- und Altlastenverordnung erfüllen. Die DIN 19731, die DIN 18915 und sind zu beachten.

Bodenmaterialien sind geeignet, wenn sie

- den Vorsorgeanforderungen der Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung entsprechen
- der vor Ort vorhandenen Bodenhauptart entsprechen

- keine Störstoffe wie z.B. Kunststoffe, Metallteile, Müll o.ä. enthalten
- nur sehr geringe Mengen (weniger als 10 Vol.-%) unkritischer technogener Substrate, wie z.B. kleine Ziegel- oder Betonbruchstücke, enthalten
- nach Augenschein und Geruch unauffällig sind
- nach ihrer Herkunft keinem Belastungsverdacht unterliegen

17.4(d) Auflage: Qualitätsnachweis von aufzubringendem Bodenmaterial

Die Ergebnisse der notwendigen Untersuchungen zur Eignung von Bodenmaterialien die zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht antransportiert werden sollen, sind zur Einsichtnahme aufzubewahren. (§12 Abs. 3 BBodSchV)

Hinweis zu dieser Auflage:

Die Untersuchungen zur Eignung der Bodenmaterialien zur Herstellung von durchwurzelbaren Bodenschichten sind nach § 12 Abs. 3 vor dem Auf- und Einbringen durchzuführen. Die Nachweise zur Eignung der Bodenmaterialien müssen auch Herkunftsangaben und Beschreibungen im Sinne der DIN 19731, Nr. 5.1 und Nr. 5.2 enthalten. Es ist zu empfehlen, diese Nachweise bereits vor dem Einbau der Bodenmaterialien vorzulegen. Weitere Untersuchungen hinsichtlich der Standort- und Bodeneigenschaften können verlangt werden.

17.4(e) Hinweis: Belastungen naturnaher Böden:

Naturnahe ältere Oberböden können Schadstoffbelastungen mit Schwermetallen und Benzo(a)pyren (BaP) aufweisen. Hierzu wurden dem Bauherrn in der Vergangenheit bereits ausführliche Informationen übermittelt.

17.4(f) Auflage: Umgang mit naturnahen Böden mit Schadstoffbelastungen

Die naturnahen Oberböden sind mit Schadstoffen oberhalb der Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung und teilweise auch der gebietsbezogenen Beurteilungswerte des RFNP-Gebietes belastet. Eine externe Verwertung als Rekultivierungsboden ist daher ausschließlich im RFNP-Gebiet zulässig und zwar nur für Bodenmaterial,

das die gebietsbezogenen Beurteilungswerte nicht überschreitet. Bodenmaterialien mit Belastungen über den gebietsbezogenen Beurteilungswerten können nur vor Ort als Rekultivierungsboden verwertet werden. (§7 BBodSchG in Verbindung mit §§ 9 und 12 BBodSchV)

17.4(g) Hinweis: Flächen mit Bodenbelastungsverdacht

Die geplante Trasse, die begleitenden baulichen Anlagen und die in der Bauphase beanspruchten Flächen für Baustraßen oder Lager liegen im Einflussbereich mehrerer Flächen, die im Kataster der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht der Stadt Oberhausen registriert sind. Hierzu wurden dem Bauherrn in der Vergangenheit Lagepläne und Detailinformationen – soweit vorhanden – zur Verfügung gestellt.

Zum Schutz von Mensch und Umwelt sind im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen Auflagen zum sachgerechten Umgang mit den Anschüttungsmaterialien und zur Sicherung nicht abgedeckter Anschüttungsflächen durch Bodenabdeckungen erforderlich.

17.4(h) Auflage: Umgang mit Aushubmaterial aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht

Ausgehobene Anschüttungsmaterialien können nach Entscheidung des Fachgutachters innerhalb derselben Altablagerung bzw. desselben Altstandortes umgelagert werden. Dabei dürfen keine Gefahren im Sinne des § 4 Bundesbodenschutzgesetz entstehen. Dies kann unter Versiegelungen (Verkehrsflächen / Fundamente/ Bodenplatten), aber auch unter geeigneten Bodenabdeckungen (s.u.) erfolgen. Die Gefahrenvermeidung im Sinne des § 4 Bundesbodenschutzgesetzes ist durch den Gutachter sicherzustellen und zu belegen. Beim Antreffen von Anschüttungsmaterialien, die sich durch ungewöhnliche Verfärbungen, Gerüche oder Materialkonsistenzen auszeichnen ist die Untere Bodenschutzbehörde der Stadt Oberhausen zu informieren.

Aushubmassen, die innerhalb derselben Anschüttung nicht wieder verwertet werden können, sind einer ordnungsgemäßen und schadlosen Entsorgung entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz zuzuführen.

17.4(i) Auflage: Nachweispflicht Aushubmaterial

Der Bauherr hat die Erfüllung der Anforderungen zum Umgang mit ausgehobenem Anschüttungsmaterial auf Verlangen der Stadt Oberhausen schriftlich nachzuweisen. Der Nachweis hat maßstäbliche Lagepläne, Analytikberichte, Materialansprachen und Massenangaben zu beinhalten.

17.4(j) Auflage: Bodenabdeckungen von Flächen mit Bodenbelastungsverdacht

Im Rahmen der Baumaßnahmen freigelegte Anschüttungsmaterialien aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht, die nicht dauerhaft überbaut oder versiegelt werden, sind durch eine mindestens 35 cm mächtige geeignete Bodenabdeckung als durchwurzelbare Bodenschicht und einer anschließenden Eingrünung zu sichern. Die Anforderungen an die Qualität der aufzubringenden Bodenmaterialien und die Nachweise entsprechen denen der Auflagen 17.4(c) und 17.4(d).

17.4(k) Hinweis: Rückbaumaßnahmen

Nach den vorgelegten Unterlagen sind auch Rückbaumaßnahmen von Bauwerken oder Anlagenteilen Gegenstand des Verfahrens. Im Sinne des Bodenschutzgesetzes sind Abbrüche so zu gestalten, dass die Leistungsfähigkeit der zuvor vorhandenen Böden soweit wie möglich und zumutbar wiederhergestellt wird.

17.4(l) Auflage: Umfang Rückbaumaßnahmen

Die Bauwerke sind vollständig, d.h. einschließlich Fundamente und Unterbau, zurückzubauen. Nicht mehr benötigten Oberflächenbefestigungen sind einschließlich Tragschichten und Unterbau zurückzubauen. (§ 5 BBodSchG und §4 BBodSchG in Verbindung mit §§ 2 und 1 BBodSchG)

17.4(m) Auflage: Verfüllmaterial für Baugruben

Für die Verfüllung der ggf. entstandenen Gruben ist nur humusarmes Bodenmaterial zu verwenden (LAGA Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen, Technische Regeln, Allgemeiner Teil vom 06.11.2003 in Verbindung mit § 3 BauO NRW). Die Verfüllung der entstehenden Gruben mit geeignetem Recyclingmaterial ist nur im

Bereich neuer Tragschichten unter Befestigungen oder baulichen Folgenutzungen in der tatsächlich benötigten Schichtdicke zulässig, ansonsten ist geeignetes Bodenmaterial zu verwenden.

17.4(n) Auflage: Qualitätsnachweis von Verfüllmaterial

Die Nachweise zur Eignung der Füllböden, die unterhalb oder außerhalb durchwurzelbarer Bodenschichten eingebaut wurden, sind zur Einsichtnahme aufzubewahren. Für die Untersuchung und Beurteilung dieser Füllböden gelten die technischen Regeln der LAGA für die Verwertung von Bodenmaterial in bodenähnlichen Anwendungen. (LAGA, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen, Technische Regeln - TR Boden in der zum Zeitpunkt der Ausführung gültigen Fassung, derzeit vom 05.11.2004)

Hinweis zu dieser Auflage:

Es ist zu empfehlen, die Untersuchung dieser Füllböden bereits vor dem Einbau durchzuführen. Für die möglicherweise oberhalb des Füllbodens herzustellende durchwurzelbare Bodenschicht gelten andere Anforderungen (s.u.).

17.4(o) Auflage: Herstellung durchwurzelbarer Bodenschichten

Sofern keine erneute Überbauung oder Versiegelung erfolgt, sind durchwurzelbare Bodenschichten herzustellen. Die Anforderungen an die Qualität der aufzubringenden Bodenmaterialien und die Nachweise entsprechen denen der 17.4(c) und 17.4(d). (§ 9 BauO NRW)

17.4(p) Auflage: Erhalt und Wiederherstellung von Böden

Nach § 7 BBodSchG besteht die Verpflichtung, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen. Schädliche Bodenveränderungen dürfen nach § 4 Abs. 1 BBodSchG nicht hervorgerufen werden. Deshalb sind:

Vermischungen von Abbruchmaterialien oder Materialien aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht mit den umgebenden Böden zu vermeiden. Um den Mutterboden in einem verwertbaren Zustand zu erhalten darf er nach Abschluss der Baumaßnahmen nicht mehr als 10 Vol.-%

Fremdbestandteile und keine Störstoffe wie Holz, Kunststoffe, Glas, Metall, Blöcke mit mehr als 20 cm Durchmesser u.a. in der Regel aussortierbare Stoffe enthalten. Durch die Baumaßnahmen verunreinigter Boden ist auszutauschen oder durch Aufbereitung in einen verwertbaren Zustand zu versetzen. (DIN 19731 Nr. 6.1, DIN 18915 Nr. 7.3, LUA Merkblatt 44 - Anforderungen an das Aufbringen und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden gemäß §12 BBodSchV)

Verdichtungen der Böden, insbesondere durch die Befahrung mit Radfahrzeugen oder Befahrungen bei zu hoher Bodenfeuchte (Feuchtestufe größer 2 nach der bodenkundlichen Kartieranleitung, KA4, 1994) bzw. ungeeigneter Konsistenz des Bodens (plastisch, breiig oder flüssig), sind zu vermeiden. Baubedingte Verdichtungen sind durch Lockerungsmaßnahmen nachhaltig zu beseitigen. (DIN 18915 Nrn. 7.6.2 und 7.7.3)

Für die Durchführung der Baumaßnahmen angelegten Baustraßen und Lagerflächen sind nach Abschluss der Bauphase vollständig zurückzubauen. Im Sinne des Bodenschutzgesetzes sind Rückbauten so zu gestalten, dass die Leistungsfähigkeit der zuvor vorhandenen Böden soweit wie möglich und zumutbar wiederhergestellt wird. (§5 BBodSchG und §4 BBodSchG in Verbindung mit §§ 2 und 1 BBodSchG). Die Auflagen 17.4(l), 17.4(b), 17.4(c) und 17.4(d) sind entsprechend zu berücksichtigen.

17.4(q) Auflage: Einsatz von Recyclingbaustoffen

Bei Einsatz von güteüberwachten Recyclingbaustoffen bzw. Sekundärrohstoffen z.B. zur Herstellung von Befestigungen oder Tragschichten sind die materiellen Anforderungen aus den Runderlassen „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen und Erdbau“ und „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen und Erdbau“ vom 09.10.2001 einzuhalten.

18. Abfallrechtliche Belange

18.1. Abfallaufkommen

Im Rahmen des geplanten Vorhabens fallen laut Anlage 2 des Erläuterungsberichtes in erheblichen Mengen sowohl nicht gefährliche als auch gefährliche Abfälle an. Hierzu wird projektbegleitend seitens des Vorhabenträgers ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept erarbeitet, welches auf den Vorgaben des KrWG eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung der anfallenden Abfälle gewährleisten soll.

Wie dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist, ist mit dem Anfall folgender gefährlicher Abfälle zu rechnen:

- Altkabel (AVV 170410*)
- Bahnschwellen aus Holz (AVV 170204*)
- Gleisschotter, der gefährliche Stoffe enthält (AVV 170507*)
- Boden und Steine, die gefährliche Stoffe enthalten (AVV 170503*)
- kohlenteerhaltige Bitumengemische (AVV 170301*)
- Gemische aus oder getrennte Fraktionen von Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik, die gefährliche Stoffe enthalten (AVV 17016*)
- Dämmmaterial, das Asbest enthält (AVV 170601*)
- sonstige Bau- und Abbruchabfälle (einschließlich gemischte Abfälle), die gefährliche Stoffe enthalten (170903*)

Auf Grund der zu erwartenden Massen ist die fachgutachterliche Begleitung der Maßnahme aus abfallrechtlicher Sicht unerlässlich.

18.2. Nebenbestimmungen zur Abfallbehandlung

Die Stadt Oberhausen fordert die Festlegung folgender abfallrechtlicher Nebenbestimmungen:

Auflagen

18.2(a) Das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) ist im Zusammenhang mit Bau- und Abbruchmaßnahmen in Bezug auf die Bewirtschaftung der anfallenden Abfälle zu berücksichtigen. Demnach unterliegt gemäß § 47 KrWG die Vermeidung und die Bewirtschaftung von Abfällen der Überwachung durch die zuständige Behörde. Auf der Grundlage dieses Gesetzes hat

der Maßnahmenträger die ordnungsgemäße Bewirtschaftung aller bei der Maßnahme anfallenden Abfälle sicherzustellen.

18.2(b) Im Rahmen der Baumaßnahme anfallende gefährliche Abfälle sind entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen nachweislich einer ordnungsgemäßen Bewirtschaftung zuzuführen. Dies sind hier insbesondere:

- Altkabel (AVV 170410*)
- Bahnschwellen aus Holz (AVV 170204*)
- Gleisschotter, der gefährliche Stoffe enthält (AVV 170507*)
- Boden und Steine, die gefährliche Stoffe enthalten (AVV 170503*)
- kohlenteerhaltige Bitumengemische (AVV 170301*)
- Gemische aus oder getrennte Fraktionen von Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik, die gefährliche Stoffe enthalten (AVV 17016*)
- Dämmmaterial, das Asbest enthält (AVV 170601*)
- sonstige Bau- und Abbruchabfälle (einschließlich gemischte Abfälle), die gefährliche Stoffe enthalten (170903*)

18.2(c) Gemischte Bau- und Abbruchabfälle, die auf Grund starker Durchmischung mit Schadstoffen (z.B. Farben/Lacke, Öle, Boden mit schädlichen Verunreinigungen etc.) nicht mehr sortierfähig sind, sind als gefährlicher Abfall einer ordnungsgemäßen Bewirtschaftung zuzuführen.

18.2(d) Die im Rahmen der Baumaßnahme anfallenden Abfälle sind nach Abklärung der Anlieferungsbedingungen den für die jeweiligen Abfälle zugelassenen Anlagen anzuliefern.

18.2(e) Bei der Bewirtschaftung gefährlicher Abfälle sind generell die Vorgaben gemäß Nachweisverordnung zu beachten.

18.2(f) Zur Einhaltung der abfallrechtlichen Vorgaben ist die Beauftragung eines Fachgutachters erforderlich. der die ordnungsgemäße Bewirtschaftung von Abfällen aus der Maßnahme sowie den ordnungsgemäßen Umgang mit den Aushubmassen sicherstellt.

Hinweise

18.2(g) Für diese Baumaßnahme wird im Hinblick auf die Bewirtschaftung gefährlicher Abfälle eine Abfallerzeugernummer vergeben, die der Genehmigungsinhaber bzw. die mit den abfallrechtlichen Pflichten beauftragte Person (natürlich oder juristisch) schriftlich bei der zuständigen Abfallwirtschaftsbehörde zu beantragen hat.

18.2(h) Die Erzeugernummer ist in die für die Entsorgung der Abfälle erforderlichen Formulare (Entsorgungsnachweise, Abfallbegleitscheine, Übernahmescheine) einzutragen.

18.2(i) Seit dem 01.04.2010 hat die Nachweisführung auf elektronischem Wege zu erfolgen (eANV).

18.2(j) Die städtische Abfallsatzung regelt die Bewirtschaftung von Abfällen in Oberhausen und ist neben bundes- und landesrechtlichen Regelungen zu beachten. Sie kann bei der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Oberhausen (Tel.: 0208 825-3767) angefordert werden oder im Internet (http://www.oberhausen.de) eingesehen bzw. heruntergeladen werden.

18.2(k) Die Zwischenlagerung von Abfällen (z.B. schadstoffbelasteter Boden oder Bauschutt) bedarf je nach Größenordnung einer landschafts- und / oder baubehördlichen Genehmigung. Sie ist maximal auf ein Jahr begrenzt.

18.2(l) Grundsätzlich ist für die Beförderung von Abfällen durch Container- und Entsorgungsbetriebe eine Beförderungserlaubnis der für den Beförderer zuständigen Behörde erforderlich. Die Beförderungserlaubnis ist vom Beförderer mitzuführen und muss dem Abfallerzeuger auf Anforderung vorgezeigt werden. Gemäß § 54 Abs. 3 Nr. 2 KrWG unterliegen zertifizierte Entsorgungsfachbetriebe nicht der Erlaubnispflicht, auch wenn sie gefährliche Abfälle sammeln oder befördern. Gemäß § 53 Abs. 1 KrWG unterliegen diese aber grundsätzlich der Anzeigepflicht.

19. Sicherheits- und Rettungskonzept

19.1. Anforderungskatalog zur Streckensicherheit im PFA 1.2

Zur Sicherstellung des Einsatzerfolges bei Schadenereignissen hat die Feuerwehr Oberhausen entlang der Betuwe-Route für den Streckenabschnitt PFA 1.1 und 1.2 einen Anforderungskatalog erstellt. Der Anforderungskatalog für den Planfeststellungsabschnitt 1.2 ist dieser Stellungnahme als Anlage 6 beigefügt.

Für die Durchführung von gezielten Rettungs- und / oder Löschmaßnahmen ist ein ungehinderter Zugang für die Feuerwehr Oberhausen auf den Gleiskörper im Verlauf der Betuwe-Route im Stadtgebiet Oberhausen auf Dauer sicherzustellen. Dies schließt die Herstellung erforderlicher Zufahrten für Einsatzfahrzeuge ein. In der in Anlage 6 beigefügten Ausarbeitung (Detailplanung, Zuwegungen sowie Aufstell- und Bewegungsflächen und Wendeanlagen gem. RASt 06 für die Feuerwehr im Planfeststellungsabschnitt 1.2) werden diese Forderungen konkretisiert.

Die in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren konkretisierten Forderungen der Feuerwehr Oberhausen, also für die Ausbaustrecke (PFA 1.1 und PFA 1.2), stellen eine Gesamtkonzeption zur wirksamen Gefahrenabwehr in Bezug zu den möglichen Gefährdungsszenarien dar. In Abwägung aller vorhandenen Parameter wie z.B. der örtlichen Infrastruktur, der vorhandenen Löschwasserversorgung sowie der technischen und taktischen Leistungsfähigkeit der jeweiligen zuständigen Feuerwehren ist ein System der Sicherheit entwickelt worden, welches in seiner Gesamtheit angemessenen Schutz vor möglichen Gefährdungen bietet.

Die in den Planfeststellungsabschnitten beschriebenen Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen und Wendeanlagen (RASt 06) stellen bereits einen erzielten Kompromiss zwischen den Beteiligten dar. Aus dieser Sachlage heraus ist eine Einzelbetrachtung, z.B. bei einer geplanten Aufstell- und Bewegungsfläche, als Einzelfallentscheidung nicht sinnvoll und zielführend.

Die Beschaffung und der Einsatz von drei Systemen (HFS-System und Trägerfahrzeuge), die zur Verbesserung der örtlichen Löschwasserversorgung und somit zur Bewältigung von bahnspezifischen Schadenereignissen benötigt werden, die weit über den Grundschutz einer Gemeinde hinausgehen, sind ebenfalls ganzheitlich zu betrachten. Die Gefahrenabwehrplanungen der kreisfreien Stadt Oberhau-

sen, des Kreises Wesel und des Kreises Kleve sehen einen im Rahmen der überörtlichen Hilfe festgelegten Einsatz aller drei Systeme bei Eintritt eines Schadenereignisses vor.

Die beteiligten Gebietskörperschaften erstellen z.Z. mit Unterstützung der Bezirksregierung Düsseldorf eine gemeinsame Gefahrenabwehrplanung, die auf den nachfolgend beschriebenen konkretisierten Forderungen der Feuerwehren basiert. Im Detail sind folgende Maßnahmen erforderlich:

19.1(a) In einem definierten Abstand (vergleichen Sie die Detailplanung Zuwegungen sowie Aufstell- und Bewegungsflächen und Wendeanlage (RASt 06) für die Feuerwehr Planfeststellungsabschnitt PFA 1.2 (Teil 1 und 2)) sind Notausgangstüren in den Lärmschutzwänden zu installieren. Diese müssen sich vom Bahnkörper aus jederzeit leicht und ohne fremde Hilfsmittel, z. B. Schlüssel, in Fluchtrichtung öffnen lassen. Diese Türen sind ausreichend zu kennzeichnen, damit flüchtende Personen auch während der Dunkelheit ohne Verzögerung den Bahnkörper im Gefahrenfall verlassen können. Die lichte Durchgangsbreite der Türen soll > 2,50 m betragen (zwei Türen mit einem Maß von jeweils 1,25 m sind ebenfalls zulässig), die einen fußläufigen Begegnungsverkehr mit Krankentragen zulässt. Im Bereich der Notausgangstüren (rechts und links von der Tür oder den Türen soll das Lichtband auf „Augenhöhe“ vorhanden sein. So wie es die Rastermaße der Konstruktion zulassen.) sind Lichtbänder in den Lärmschutzwänden vorzusehen damit der Einsatzleiter der Feuerwehr ohne Öffnung der Rettungstür eine erste Lagefeststellung durchführen kann. Erforderliche Treppenanlagen sind in der gleichen Breite zu bemessen. 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 Infrastrukturen (Straßen, Plätze, Brückenbauwerke usw.) sind zu berücksichtigen, so dass hier Zugänge in kürzeren Intervallen notwendig und möglich sind.

19.1(b) 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.

19.1(c) Von der öffentlichen Verkehrsfläche sind insbesondere für die Einsatzkräfte der Feuerwehr Oberhausen geradlinige Zu- und Durchgänge erforderlich. Die Zu- und Durchgänge müssen > 2,50 m breit sein und die lichte Durchgangshöhe muss mindestens 2 m betragen.

19.1(d) 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. Vergleichen Sie die Detailplanung Zuwegungen sowie Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr Planfeststellungsabschnitt PFA 1.2 (Teil 1 und 2).

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

19.1(f) Die Zugänge/Zufahrten müssen für den Transport der technischen Einsatzmittel incl. 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 von mindestens 0,80 m aufweisen.

19.1(g) Auch während der Bauphase müssen die Straßen für Brandschutz- und Rettungsdienstfahrzeuge jederzeit befahrbar sein.

19.1(h) 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.

19.1(i) Für den gesamten Streckenverlauf der BETUWE-Route im Stadtgebiet Oberhausen sind Feuerwehrpläne entsprechend der DIN 14095 zu erstellen und der Feuerwehr Oberhausen 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.

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

Die feuerwehrtechnische Ausstattung der Feuerwehr Oberhausen ist 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 Berufsfeuerwehr Oberhausen zu definieren und in einem zu erstellenden Anforderungskatalog darzustellen. Diese Forderung bezieht sich auf die angemessene Löschwasserversorgung. Von Seiten der Feuerwehr wird die Beschaffung von Hochleistungspumpensystemen (HFS) gefordert. Eine Detailpla-

nung zur Löschwasserversorgung liegt vor. Sie beruht auf der kommunalen Wasserversorgung (Hydranten) und der durch die DB AG zu beschaffenden HFS-Systeme.

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

Im Hinblick auf das Gefährdungspotential durch den hohen Verkehrsanteil an transportierten Gefahrgütern, ist ein den örtlichen Gegebenheiten angepasstes Sicherheitskonzept zu erstellen – insbesondere im Hinblick auf verlässliche, schnelle Informationen seitens der DB AG bzgl. der möglicherweise freigesetzten Gefahrstoffe und der darauf zutreffenden Maßnahmen (die von der Warnung der Bevölkerung bis zu Evakuierungen reichen können) sowie bzgl. einer schnelleren Freigabe der Einsatzstelle, als es das Notfallmanagement der DB AG derzeit vorsieht.

Von Seiten der DB AG ist eine Schwachstellenanalyse der Strecke bzw. Streckensicherheit und der Gefahrenvorsorge vorzulegen und mit der Berufsfeuerwehr Oberhausen abzustimmen.

Für jeden Teilbereich der Betuwe-Streckenführung im Stadtgebiet Oberhausen wird eine individuelle Detailplanung zu Fragen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes für erforderlich gehalten. Diese Detailplanung der Feuerwehr liegt vor. Die sich daraus ergebenden Fragestellungen bzw. Lösungsansätze sind mit der Berufsfeuerwehr der Stadt Oberhausen zu erörtern bzw. abzustimmen.

Die Stadt Oberhausen fordert die Festsetzung der vorgenannten Forderungen sowie die Umsetzung des in Anlage 6 dargestellten Anforderungskatalogs zur Streckensicherheit der Berufsfeuerwehr Oberhausen.

19.2. Ergänzende Forderungen zur Streckensicherheit an der Strecke 2206

Die vorliegenden Unterlagen (Lagepläne, 5.1 Blatt 1 bis 10) zum Verfahren gem. §18 AEG sehen einen Maßnahmenbeginn bei km 21,573 (Strecke 2206) vor. Es handelt sich hierbei um die Strecke, die in Richtung des Verschiebebahnhofes Osterfeld führt. Der Maßnahmenbeginn ist in unmittelbarer Nähe zur Autobahn A 516 auf Höhe der Zufahrt und Einmündung Eichenstraße zu finden. Maßnah-

menende ist für diesen Teilbereich der Abzweig auf Höhe des BÜ Rosastraße (km 3,333). Die Aufstell- und Bewegungsfläche BÜ Rosastraße (bahnlinks) wurde in der Stellungnahme zum PFA 1.1 mit aufgeführt bzw. gefordert.

In diesem Zusammenhang ist in den Gesprächen mit der Deutschen Bahn über diesen Teil der Baumaßnahme nicht gesprochen worden. Bei den verschiedenen Planungsgesprächen und Ortsterminen ist die beabsichtigte Unterführung mit den damit einhergehenden möglichen Fragestellungen zur Ausführung der Maßnahme und der erforderlichen Sicherheitskonzeption nicht thematisiert worden. Die vorliegenden Unterlagen ermöglichen nur eine eingeschränkte Beurteilung der Sachlage. Wichtige Fragestellungen sind hier z.B. Fragen nach der Nutzung der Strecke (Güterverkehr? Personenverkehr?), die Erreichbarkeit (Zuwegung, Zugänge) Länge der Tieflage, die Löschwasserversorgung, Rettungskonzepte für die Tieflage, usw., und können zum jetzigen Zeitpunkt nicht umfassend beantwortet werden.

Alle Anforderungen an Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen, Wendeanlagen, Zugänge, Öffnungen in Lärmschutzwänden, Treppenbreiten, Kennzeichnungen usw. müssen so hergestellt werden wie im Anforderungskatalog der Feuerwehr (Anlage 6) beschrieben.

Bei der geplanten Unterführung der Gleisanlagen (Troglage) müssen weitere Planunterlagen (Grundrisse, Ansichten, Schnitte, Rettungskonzept) vorgelegt werden, damit eine fachliche Beurteilung der Sachlage durch die Brandschutzdienststelle erfolgen kann.

Der geplante und durch die Einsatzkräfte der Feuerwehr zu erreichende Rettungsplatz (Lageplan, 5.1 Blatt 3, Bü Rosastraße (km 3,333), bahnrechts) wird über die Rosastraße, die Eichenstraße, die Rothofstraße, Abfahrt 516, Werthfeldstraße erschlossen. Hier entsteht bereits ein grundlegendes Problem. Es ist zu erwarten, dass ein Großteil des Güterverkehrs zum Verschiebebahnhof Osterfeld geführt wird. Hierbei wird es zu erheblichen Schrankenschließzeiten am BÜ Eichenstraße (km 22,417) kommen. Daraus resultierend würden die Einheiten der Feuerwehr unter ungünstigsten Bedingungen (Zuglänge ca. 800m) den vorgesehenen Rettungsplatz nicht oder nur verspätet erreichen können. Um angemessen auf Schadenereignisse in diesem Bereich reagieren zu können, ist eine uneingeschränkte Zufahrt zu ermöglichen. Dies gilt nicht nur für Schadenereignisse, die

unmittelbar etwas mit dem Schienenverkehr zu tun haben könnten, sondern auch für Brände, technische Hilfeleistungen und rettungsdienstliche Einsätze für den Bereich der sich dort befindlichen Anwohner in der Wohnbebauung. Auf den Rettungsdienstbedarfsplan und Brandschutzbedarfsplan sowie den darin festgeschriebenen Hilfsfristen wird verwiesen. Der Bahnübergang Eichenstraße ist zu beseitigen und durch eine EÜ oder SÜ zu ersetzen.

Für den gesamten Bereich der Unterführung (Troglage) sind freizuhaltende Flächen, die als Rettungswege auszuführen sind, bahnrechts und bahnlinks in einer befestigten Breite von mindestens 1,25 Meter zu erstellen. Die zur Erreichung der Rettungswege am Gleisbereich erforderlichen Treppenanlagen und Türen sind in einer Breite von 2,50 Metern bahnrechts und bahnlinks zu erstellen. Eine Rettungswegkennzeichnung und Beleuchtung ist für die gesamte bauliche Anlage (Unterführung) zu erstellen. Die Ausführung dieser Forderungen ist mit der Brandschutzdienststelle abzustimmen. Eine gesonderte Detailplanung wird für erforderlich gehalten. Für das Bauwerk sind Feuerwehrpläne gem. DIN 14095 erforderlich. Diese Pläne sind mit der Brandschutzdienststelle Fachbereich Vorbeugender Brandschutz abzustimmen. Für die Brandbekämpfung sind Rohrleitungen (trockene Steigleitungen, B-Leitungen) mit entsprechenden Möglichkeiten zur Einspeisung sowie Entnahmestellen für die Feuerwehr auf der gesamten Strecke der Unterführung zu installieren. Die Einspeise- und Entnahmestellen sind in den geforderten Feuerwehrplänen darzustellen. Für die Löschwasserversorgung bzw. die Brandbekämpfung in dieser baulichen Anlage ist eine Gesamtkonzeption zu erstellen, die mit der Brandschutzdienststelle abzustimmen ist. Bei der Installation einer Brandmeldeanlage sind die Aufschaltbedingungen und Vorgaben der Stadt Oberhausen zu beachten.

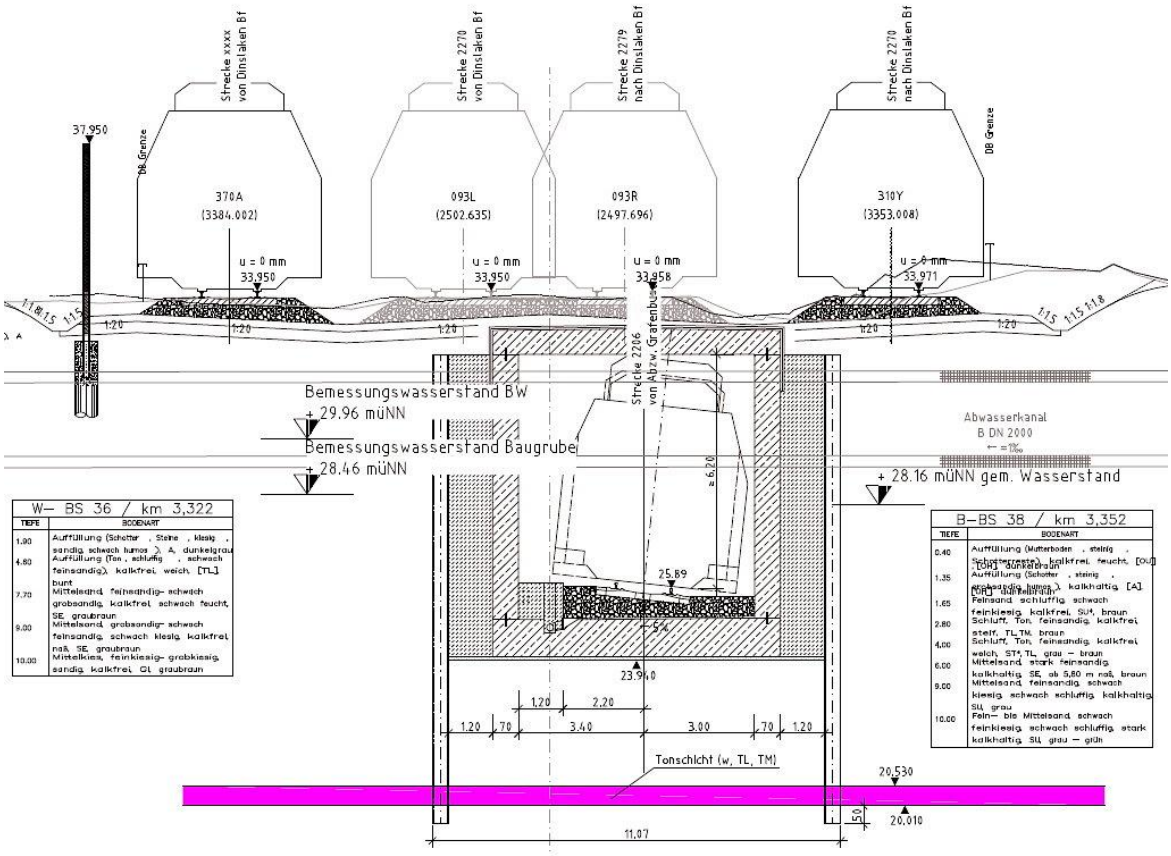


Abb. 25: Fehlende Rettungswege (bahnrechts und bahnlinks) in der Troglage

Der Maßnahmenbeginn des PFA 1.2 wird bei km 21,573 (Strecke 2206) eingeleitet. In diesem Bereich ist ein Zugang (Treppenanlage) in einer Breite von 2,50 Metern und eine Aufstell- und Bewegungsfläche (5,50 m x 60,00m) zu erstellen und in den erforderlichen Feuerwehrplänen (DIN 14095) darzustellen.

PFA 1.2 km 22,000 (Strecke 2206): In diesem Bereich ist ein Zugang (Treppenanlage) in einer Breite von 2,50 Metern und eine Aufstell- und Bewegungsfläche (5,50 m x 60,00m) zu erstellen. Diese ist in den erforderlichen Feuerwehrplänen (DIN 14095) darzustellen.

PFA 1.2 km Bü Eichenstraße (km 22,417, Strecke 2206): In diesem Bereich ist ein Zugang (Treppenanlage) in einer Breite von 2,50 Metern und eine Aufstell- und Bewegungsfläche (5,50 m x 60,00m) sowie eine Wendeanlage (RASt 06) zu erstellen. Diese ist in den erforderlichen Feuerwehrplänen (DIN 14095) darzustellen.

PFA 1.2 km ca. 22,800 (genaue Kilometerangabe nicht ersichtlich, Strecke 2206) Bereich 90 Grad Kurve Rosastraße mit geringer Entfernung zur Gleisanlage: In diesem Bereich ist ein Zugang (Treppenanlage) in einer Breite von 2,50 Metern und eine Aufstell- und Bewegungsfläche (5,50 m x 60,00m) zu erstellen. Diese ist in den erforderlichen Feuerwehrplänen (DIN 14095) darzustellen.

ANLAGE 1

Liste der betroffenen städt. Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis der DB AG vom 23.10.2013
Planfeststellungsverfahren 1.2

Plan Nr.	Flurstück	lfd. Nr. Grunderw.-verz./ Flst.Nr.	Planung der DB lt. Planunterlagen	Auswirkungen für die Stadt lt. Grunderwerbsverzeichn. der DB	Betroffene städtische Belange (Rechte, Lasten, Nutzungen etc.)	Einwendungen / Anmerkungen der Stadt als Eigentümerin
101	keine					
102	3087-14-32	6/32	Baustraße	Verkauf einer Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	LSG	Wieso Verkauf für Baustraße, Gestattung müsste reichen. Kein Verkauf von öffentlichen Verkehrsflächen (Eichenstraße).
	3087-14-50	10/50	Baustraße Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	LSG Pachtakte Ankauf MAN: Landw. Nutzung, Rademacher	Kein Verkauf für Baustraße. Verkauf nur für zukünftigen Bahndamm. Ansonsten Gestattung. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3087-14-64	33/64	Rettungsplatz Baustelleneinrichtungsfläche Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	LSG Pachtakte Ankauf MAN: landw. Nutzung, Rademacher Pachtakte Ankauf MAN: Lagerplatz, Bauunternehmung Jankowski Pachtakte Ankauf MAN: Lagerplatz, Grünpartner GmbH	wie vor
	3087-14-67	8/67	Baustraße Böschung Bauwerk	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	LSG	wie vor
	3087-14-90	5/90	Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG Pachtakte Anklauf MAN: Hundetrainingsplatz, M.V. Buschhausen e.V. Dingl. Lasten: Bebauungs- und Aufwuchsbeschränkung, BRD	Verkauf für Bahndamm. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3087-14-91	7/91	Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG Dingl. Lasten: Bebauungs- und Aufwuchsbeschränkung, BRD	wie vor
	3087-14-93	11/93	Baustraße Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	LSG Pachtakte Ankauf MAN: landw. Nutzung, Rademacher	siehe Anmerkungen zu Flurstück 50
103	3087-13-15	38/15	Lärmschutzwand Rettungstür Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte		Verkauf nur für Lärmschutzwand. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche.
	3087-13-16	39/16	Baustelleneinrichtungsfläche Zaun Baustraße	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		Bestandteil der Rosastraße. Gestattung für Baustraße und Baustelleneinrichtungsfläche erforderlich. Grund für Verkauf und dingliche Sicherung nicht erkennbar.

Plan Nr.	Flurstück	lfd. Nr. Grunderw.-verz./ Flst.Nr.	Planung der DB lt. Planunterlagen	Auswirkungen für die Stadt lt. Grunderwerbsverzeichn. der DB	Betroffene städtische Belange (Rechte, Lasten, Nutzungen etc.)	Einwendungen / Anmerkungen der Stadt als Eigentümerin
	3087-13-30	31/30	Lärmschutzwand Baustraße	Verkauf einer Teilfläche	LSG Gestattung 60/9: Niederspannungskabel, EVO Dingl. Lasten: Gasleitung inkl. Schutzstreifen, Ruhrgas AG	Verkauf für Lärmschutzwand o. K. Gestattung für Baufstraße erforderlich. Beibehaltung der Wegeverbindung.
	3087-13-55	44/55	Versickerungsanlage	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche	LSG	Bestandteil der Gartroper Straße. Verkauf, wenn lt. 5-6 entbehrlich.
	3087-13-57	46/57	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		nur Gestattung
	3087-13-58	45/58	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		Grund für Verkauf und dingliche Sicherung nicht erkennbar, Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche
	3087-13-59	47/59	Böschung Hebeanlage	Verkauf einer Teilfläche		Verkauf für Böschung Bahnanlage
	3087-13-62	42/62	Versickerungsanlage Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG Gestattung 63/20: Hauptverteilungsleitung, EVO Dingl. Lasten: Gasleitbubg inkl. Schutzstreifen, Ruhrgas AG	Verkauf für Versickerungsanlage der DB; Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche und Baustraße
	3087-13-69	43/69	Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche an Dritte Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG Dingl. Lasten: Gasleitung inkl. Schutzstreifen, Ruhrgas AG	Beibehaltung der Wegeverbindung, Verkauf für Lärmschutzwand, Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche und Baustraße Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3087-13-80	41/80	Baustelleneinrichtingsfläche Zaun	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG Dingl. Lasten: Wasserleitung inkl. Schutzstreifen, RWW	Bestandteil der Gartroper Straße. Grund für Verkauf und dingliche Sicherung nicht erkennbar. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche
	3087-14-58	13/58	Versickerungsanlage Baustraße	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Pachtakte Ankauf MAN : landw. Nutzung, Rademacher Dingl. Lasten: Kabelleitungsrecht, EVO	siehe Flurstück 62
	3087-14-64	33/64	Rettungsplatz Baustelleneinrichtungsfläche Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	LSG Pachtakte Ankauf MAN: landw. Nutzung, Rademacher Pachtakte Ankauf MAN: Lagerplatz, Bauunternehmung Jankowski Pachtakte Ankauf MAN: Lagerplatz, Grünpartner GmbH	Verkauf für Bahnböschung und Rettungsplatz. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3087-14-70	35/70		Verkauf der Fläche Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG	Verkauf für Rettungsplatz. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3087-14-111	29/111	Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche Versickerungsanlage	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG	Verkauf für Versickerungsanlage der DB; Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3087-14-120	34/120	Rettungsplatz Baustelleneinrichtungsfläche Böschung	Verkauf einer Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		Bestandteil der Rosastraße. Verkauf für Bahnböschung und Rettungsplatz, wenn lt. 5-6 entbehrlich. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3087-14-121	27/121	Baustraße	Verkauf einer Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG	Bestandteil der Rosastraße. Grund für Verkauf und dingliche Sicherung nicht erkennbar. Gestattung für Baustraße.
	3087-14-122	22/122	Baustraße	Verkauf einer Teilfläche		wie vor

Plan Nr.	Flurstück	lfd. Nr. Grunderw.-verz./ Flst.Nr.	Planung der DB lt. Planunterlagen	Auswirkungen für die Stadt lt. Grunderwerbsverzeichn. der DB	Betroffene städtische Belange (Rechte, Lasten, Nutzungen etc.)	Einwendungen / Anmerkungen der Stadt als Eigentümerin
	3087-14-124	24/124	Baustraße	Verkauf einer Teilfläche		wie vor
104	3083-22-986	85/986	Treppe Lärmschutzwand	Verkauf der Fläche an Dritte	Dingl. Lasten: Duldung von Immissionen aus dem Bahnbetrieb	Verkauf grundsätzlich o. K.
	3083-22-1016	95/1016	Treppe Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche an Dritte		Fläche für die Stadt Oberhausen entbehrlich. Verkauf an STOAG geplant, obwohl nicht Bestandteil der Straßenbahntrasse
	3083-22-1017	86/1017	Bahnsteig Treppen Lärmschutzwand	Verkauf der Fläche		Bisheriger Fußgängertunnel, Verkauf, wenn 5-6 zustimmt.
	3083-22-1020	91/1020	Treppe	Verkauf der Fläche an Dritte		Verkauf o. K.
	3083-22-1026	83/1026	Lärmschutzwand Fußgängerunterführung	Verkauf einer Teilfläche an Dritte	Pachtakte: Kiosk, Lilitsi Dingl. Lasten: Duldung von Immissionen aus dem Bahnbetrieb	Dortiger Kiosk betroffen, Verkauf grundsätzlich o. K.
	3083-24-737	94/737	Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		Grund für Verkauf und dingliche Sicherung nicht erkennbar. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche. Bestandteil der Westrampe, Regelung abhängig von 5-6.
	3083-24-1450	93/1450	Böschung Versickerungsanlage Baustelleneinrichtungsfläche Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		wie vor
	3083-25-253	314/253	Rettungstür	Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	Gestattung 63/1: Gasleitung, EVO Gestattung 63/27: Gasrohrleitung, EVO Nicht dingl. Lasten: Abstandsfläche, Böhner	Eingangsbereich zum Volkspark, öffentliche Fläche. Grund für die dingliche Belastung nicht erkennbar.
105	3083-25-889	103/889	Rettungstür	Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG Pachtakte 45/04: Lagerfläche für Materialien, Angelverein Sterkrade e.V.	Teil des Volksparks. Grund für dingliche Belastung nicht erkennbar.
106	3083-2-87	315/87	Böschung	Verkauf einer Teilfläche		Dammstraße/Ecke Schachtstraße. Verkauf nach Zustimmung von 5-6.
	3083-2-95	110/95	BaustelleneinrichtungsflächeB	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Fläche	Dingl. Lasten: Duldung einer Böschung, Eisenbahnfiskus	Tlw. Böschung Weierstraße. Verkauf der Böschung an DB nach Zustimmung 5-6. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche.
	3083-2-193	114/193	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche		wie vor
	3083-2-220	111/220	Treppe Baustelleneinrichtungsfläche Böschung	Verkauf der Fläche Dingl. zu belastende Fläche		wie vor
	3083-2-222	109/222	Baustelleneinrichtungsfläche Böschung	Verkauf der Fläche Dingl. zu belastende Fläche	LSG	wie vor Planung L 215n tangiert.
	3083-2-236	107/236	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche		wie vor Bestandteil der Weierstraße Planung L 215n tangiert.

Plan Nr.	Flurstück	lfd. Nr. Grunderw.-verz./ Flst.Nr.	Planung der DB lt. Planunterlagen	Auswirkungen für die Stadt lt. Grunderwerbsverzeichn. der DB	Betroffene städtische Belange (Rechte, Lasten, Nutzungen etc.)	Einwendungen / Anmerkungen der Stadt als Eigentümerin
	3083-2-558	125/558	Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		Bestandteil Dammstraße. Verkauf der Böschung nach Abstimmung mit 5-6. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3083-2-559	124/559	Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		Bestandteil Schachtstraße. Verkauf der Böschung nach Abstimmung mit 5-6. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3083-25-889	103/889	Baustelleneinrichtungsfläche Rettungstür Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	LSG; Verbandsgrünfläche Nr. 9 Pachtakte 45/04: Angelverein Sterkrade e.V.; u.a. 2 Garagen Gestattung 63/09: Gasleitung, EVO Gestattung 63/27: Gasrohrleitung, EVO	siehe Flurstück 95.
	3083-25-984	106/984	Baustelleneinrichtungsfläche Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Dindl. Lasten: Duldung von Bergschäden, Ruhrkohle AG	siehe Flurstück 222.
107	3080-25-15	179/15	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Fläche		Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3080-25-20	173/20	Fußgängerüberführung Baustraße Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte	LSG Dingl. Lasten: Hochspannungsleitung und damit einhergehende Bau- und Aufwuchsbeschränkung soie Betretungsrecht , RWE	Verkauf für Überführung und Lärmschutzwand o.K. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3080-25-21	170/21	Lärmschutzwand Baustraße	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG	Verkauf für Lärmschutzwand o.K. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3080-25-22	172/22	Fußgängerüberführung	Verkauf der Fläche	LSG	siehe Flurstück 20.
	3080-25-56	175/56	Rettungstür	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		Bestandteil Sternstraße. Zustimmung 5-6 erforderlich.
	3080-25-146	165/146	Baustraße Lärmschutzwand Rettungstür Versickerungsanlage	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	LSG	Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar. Verkauf für Lärmschutzschutz und Versickerungsanlage o.K.
	3080-25-142	166/142	Böschung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	LSG	Bestandteil Weseler Straße. Verkauf in Abstimmung mit 5-6. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3080-25-207	181/207		vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte	LSG Gestattung: Verbundwasserleitung, Gelsenwasser Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs-Nutzungebeschränkung, Gelsenwasser AG	Grund für Verkauf nicht erkennbar. Gestattung für vorübergehende Inanspruchnahme.
	3080-25-165	169/165		Erwerb der Fläche	Beteiligt als Anlieger (LWG)	Eigentümer sind alle Anlieger, somit u.a. auch Stadt. Verkauf aus Sicht der Stadt o.K. Kein Verkauf, soweit öffentliche Verkehrsflächen (Weseler Straße).
	3080-25-243	172/243	Lärmschutzwand Fußgängerüberführung Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte		Bestandteil der Sternstraße. Verkauf für Lärmschutzwand und Fußgänger-überführung in Abstimmung mit 5-6. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-25-286	168/286	Lärmschutzwand Versickerungsanlage Baustraße	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Dingl. Lasten: Hochspannungsleitung sowie Betretungsrecht, RWE	Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar. Verkauf o.K. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche.

Plan Nr.	Flurstück	lfd. Nr. Grunderw.-verz./ Flst.Nr.	Planung der DB lt. Planunterlagen	Auswirkungen für die Stadt lt. Grunderwerbsverzeichn. der DB	Betroffene städtische Belange (Rechte, Lasten, Nutzungen etc.)	Einwendungen / Anmerkungen der Stadt als Eigentümerin
	3083-2-13	147/13	Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Pachtakte 54/12: Leitungsrecht, NWO LSG Dingl. Lasten: 2 Rohrfernleitungen, 8m Schutzstreiefn, NWO Dingl. Lasten: Enteignungsverfahren zum Zwecke der Beschränkung des Eigentums zu Gunsten Nord-West-Ölleitung GmbH Dingl. Lasten: Ammoniakleitung nebst Zubehör Dingl. Lasten: Mineralölleitung sowie Bau- und beschränktem Benutzungsverbot, NWO Dingl. Lasten: Fernleitungsrecht Dingl. Lasten: Leitungsrecht, PRG	Verkauf für Lärmschutzwand o.K. Gestattung für Baustraße und Baustellen-einrichtungsfläche. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3083-2-14	145/14	Baustraße Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	Dingl. Lasten: Mineralölfernleitung, NWO Dingl. Lasten: Leitungsrecht sowie Bau- und Nutzungsbeschränkung in einem Schutzstreifen, PRG Pachtakte 54/12: Ammoniakleitung, Ruhröl GmbH	wie vor
	3083-2-15	144/15	Baustraße Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Dingl. Lasten: Leitungsrecht sowie Bau- und Nutzungs-beschränkung in einem Schutzstreifen, PRG Dingl. Lasten: Bergschäden entschädigungslos zu dulden	wie vor
	3083-2-101	138/101	Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Dingl. Lasten: Bergschäden entschädigungslos zu dulden Dingl. Lasten: Leitungsrecht sowie Bau- und Nutzungs-beschränkung in einem Schutzstreifen, PRG	Verkauf für Lärmschutzwand o.K. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3083-2-102	142/102	Lärmschutzwand	Verkauf der Fläche	Dingl. Lasten: Bergschäden entschädigungslos zu dulden	wie vor
	3083-2-144	133/144	Baustelleneinrichtungsfläche Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	Dingl. Lasten: Bergschäden entschädigungslos zu dulden	wie vor
	3083-2-202	134/202	Baustelleneinrichtungsfläche Lärmschutzwand Baustraße	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Dingl. Lasten: Bergschäden entschädigungslos zu dulden	wie vor
	3083-2-205	131/205	Baustraße Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		wie vor
	3083-2-206	130/206	Baustraße Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		wie vor
108	3080-24-1074	214/1074	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Dingl. Lasten: Wasserleitung, Gelsenwasser AG	Tlw. Bestandteil der Oranienstraße / Böschung Schmachtendorfer Straße. Gestattung in Abstimmung mit 5-6. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3080-24-1075	220/1075	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs-Nutzungebeschränkung, Gelsenwasser AG	wie vor
	3080-24-1076	221/1076	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs-Nutzungebeschränkung, Gelsenwasser AG	wie vor
	3080-24-1077	217/1077	Rampe Baustelleneinrichtungsfläche	Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte	Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs-Nutzungebeschränkung, Gelsenwasser AG	wie vor Abstimmungsbedarf gilt auch für Verkauf der Rampe.
	3080-24-1078	219/1078	Rampe	Dingl. zu belastende Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte		wie vor

Plan Nr.	Flurstück	lfd. Nr. Grunderw.-verz./ Flst.Nr.	Planung der DB lt. Planunterlagen	Auswirkungen für die Stadt lt. Grunderwerbsverzeichn. der DB	Betroffene städtische Belange (Rechte, Lasten, Nutzungen etc.)	Einwendungen / Anmerkungen der Stadt als Eigentümerin
	3080-24-1079	208/1079	Rampe Baustelleneinrichtungsfläche	Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte	Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs-Nutzungebeschränkung, Gelsenwasser AG	wie vor
	3080-24-1080	207/1080	Baustelleneinrichtungsfläche Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte		wie vor Betrifft auch Lärmschutzwand.
	3080-24-1081	205/1081	Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte	Gestattung 61/16: Verbundwasserleitung, Gelsenwasser AG Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs- und Nutzungsbeschränkung, Gelsenwasser AG	wie vor
	3080-24-1087	209/1087		Verkauf der Fläche		Verkauf für Bahngleise nach Abstimmung mit 5-6/ Brückenerweiterung.
	3080-25-13	184/13	Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		Städt. P+R-Planung tangiert. Gestattung für Baustraße und Baustellen-einrichtungsfläche nur in Abstimmung mit 5-6. Grund für Verkauf und Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-25-15	179/15	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		Gestattung erforderlich.
	3080-25-26	183/26	Lärmschutzwand Baustraße	Verkauf der Fläche Dingl. zu belastende Teilfläche		siehe Flurstück 13, Verkauf für Lärmschutzwand o.K.
	3080-25-28	187/28	Lärmschutzwand Baustraße	Verkauf der Fläche Dingl. zu belastende Teilfläche		siehe Flurstücke 13 und 26
	3080-25-29	189/29	Lärmschutzwand Baustraße	Verkauf der Fläche Dingl. zu belastende Teilfläche		siehe Flurstücke 13 und 26
	3080-25-30	193/30	Lärmschutzwand Baustraße	Verkauf der Fläche Dingl. zu belastende Teilfläche		siehe Flurstücke 13 und 26
	3080-25-31	196/31	Lärmschutzwand Baustraße	Verkauf der Fläche Dingl. zu belastende Teilfläche		siehe Flurstücke 13 und 26
	3080-25-32	195/32	Rampe	Verkauf der Fläche an Dritte		Verkauf o.K.
	3080-25-36	218/36	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		Bestandteil Schmachtendorfer Straße. Gestattung in Abstimmung mit 5-6. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-25-120	194/120		Verkauf einer Teilfläche an Dritte Dingl. zu belastende Teilfläche	Wegerecht zugunsten 3080-25-45	Verkauf nur, wenn keine Beeinträchtigung des Wegerechtes. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-25-205	191/205	Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche	Dingl. zu belastende Fläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche	Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs- und Nutzungsbeschränkung, Gelsenwasser AG	siehe Flurstücke 13 und 26
	3080-25-206	190/206	Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche	Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Fläche Verkauf einer Teilfläche	Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs- und Nutzungsbeschränkung, Gelsenwasser AG	siehe Flurstücke 13 und 26
	3080-25-207	181/207	Rettungsweg	Dingl. zu belastende Teilfläche	Gestattung 61/16: Verbundwasserleitung, Gelsenwasser AG Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs- und Nutzungsbeschränkung, Gelsenwasser AG	Öffentliche Fläche. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.

Plan Nr.	Flurstück	lfd. Nr. Grunderw.-verz./ Flst.Nr.	Planung der DB lt. Planunterlagen	Auswirkungen für die Stadt lt. Grunderwerbsverzeichn. der DB	Betroffene städtische Belange (Rechte, Lasten, Nutzungen etc.)	Einwendungen / Anmerkungen der Stadt als Eigentümerin
	3080-25-208	198/208	Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche	Dingl. zu belastende Fläche vorrübergehend beanspruchte Fläche Verkauf einer Teilfläche	Gestattung 61/16: Verbundwasserleitung, Gelsenwasser AG Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs- und Nutzungsbeschränkung, Gelsenwasser AG	siehe Flurstücke 13, 26 und 205
	3080-25-209	199/209	Lärmschutzwand Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		wie vor Verkauf für Lärmschutzwand o.K.
	3080-25-212	203/212	Rampe	Verkauf einer Teilfläche an Dritte		Verkauf o.K. in Abstimmung mit 5-6.
	3080-25-213	204/213	Rampe	Verkauf einer Teilfläche an Dritte		Verkauf o.K. in Abstimmung mit 5-6.
	3080-25-215	212/215	Treppenanlage Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte	Dingl. Lasten: Wasserleitungs- und Kabelrecht, RWW	Verkauf o.K. in Abstimmung mit 5-6.
	3080-25-218	223/218	Baustelleneinrichtungsfläche Stützwand?	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte	Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs- und Nutzungsbeschränkung, Gelsenwasser AG	Böschung Schmachtendorfer Straße. Verkauf /Inanspruchnahme in Abstimmung mit 5-6. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-25-219	213/219	Rampe	Verkauf der Fläche an Dritte		Verkauf nur in Abstimmung mit 5-6.
	3080-25-220	206/220	Rampe Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte		wie vor Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-25-221	210/221	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Gestattung 63/21: EVO, Trafostation Pachtakte 58/2: Becker, Zufahrt zu den Garagen	Heutiger P+R-Parkplatz. Überlassung nur in Abstimmung mit 5-6. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3080-27-114	248/114	Baustraße	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Pachtakte 15/01: Weiser, 700qm Gartenland	Gestattung für Baustraße. Kein Grund für Verkauf/Dienstbarkeit ersichtlich.
	3080-27-350	227/350	Lärmschutzwand Bahnsteig	Verkauf der Fläche		Verkauf o.K.
	3080-27-351	225/351	Lärmschutzwand Bahnsteig Rampe	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte		Verkauf o.K. Grund für vorübergehende Inanspruchnahme nicht ersichtlich.
	3080-27-352	229/352	Lärmschutzwand Rampe Stützwand	Verkauf der Fläche		Verkauf o.K.
	3080-27-353	228/353	Lärmschutzwand Rampe Stützwand	Verkauf einer Teilfläche an Dritte vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		siehe Flurstück 351
	3080-27-354	226/354	Baustelleneinrichtungsstelle	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Gestattung 61/10: Verbundwasserleitung, Gelsenwasser AG Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs- und Nutzungsbeschränkung, Gelsenwasser AG	Parkplatz. Inanspruchnahme in Abstimmung mit 5-6. Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3080-27-355	232/355	Baustelleneinrichtungsstelle	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Pachtakte 14/12: Schulze, 3114 qm Weideland für zwei Ponys Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs- und Nutzungsbeschränkung, Gelsenwasser AG	Grund für dingliche Sicherung nicht erkennbar.
	3080-27-356	233/356	Rampe	Verkauf der Fläche an Dritte		Verkauf o.K.

Plan Nr.	Flurstück	lfd. Nr. Grunderw.-verz./ Flst.Nr.	Planung der DB lt. Planunterlagen	Auswirkungen für die Stadt lt. Grunderwerbsverzeichn. der DB	Betroffene städtische Belange (Rechte, Lasten, Nutzungen etc.)	Einwendungen / Anmerkungen der Stadt als Eigentümerin
	3080-27-357	235/357	Baustelleneinrichtungsfläche	Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		Tangiert Haltestellenplanung ÖPNV, mit 5-6 abzustimmen. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-27-358	230/358	Baustelleneinrichtungsfläche	Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		wie vor
	3080-27-407	224/407	Baustelleneinrichtungsfläche	Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		Böschung Schmachtendorfer Straße. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-27-486	237/486	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	Dingl. Lasten: Wasserleitung verbunden mit einer Bebauungs- und Nutzungsbeschränkung, Gelsenwasser AG	Bestandteil der Oranienstraße. Abstimmung mit 5-6 erforderlich.
109	3080-32-246	297/246	Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche Versickerungsanlage	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	Gestattung RWE Kabelverlegung Pachtakte 60/12 Gestattung EVO Kabelverlegung Pachtakte 62/6 Dindl. Lasten, bestehend darin dass das Grundstück nur als Wald -und Erholungsgebiet bzw. nur forstwirt. genutzt werden darf (Land NRW) Jagdbezirk??	Verkauf für Versickerungsanlage, ansonsten Gestattung für Baustraße und Baustelleneinrichtungsfläche. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar. Nutzungsbeschränkung ist zu beachten.
	3080-32-245	287/245	Baustraße	Dingl. zu belastende Teilfläche	Gestattung 54/14: RMR Produktenfernleitung (Dingl. Lasten) Dindl. Lasten, bestehend darin dass das Grundstück nur als Wald -und Erholungsgebiet bzw. nur forstwirt. genutzt werden darf (Land NRW)	Gestattung für Baustraße. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar. Nutzungsbeschränkung ist zu beachten.
	3080-31-67	293/67		Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Pachtakte 57/13: Wolf, Aufstellung einer trans. Garage Gestattung 64/5: DB Fernmeldekabel entl. der Eisenbahnstrecke Dingl. Recht: Abt. II Nr. 1	Verkauf o.K. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-31-68	292/68		Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Gestattung 64/5: DB Fernmeldekabel entl. der Eisenbahnstrecke Dingl. Recht: Abt. II Nr. 1	wie vor
	3080-27-161	266/161	Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		wie vor Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche.
	3080-27-258	267/258	Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		wie vor
	3080-27-259	265/259	Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		wie vor
	3080-27-260	264/260	Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		wie vor
	3080-27-282	263/282	Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche		wie vor
	3080-27-339	276/339	Unterführung	Dingl. zu belastende Fläche		Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-27-475	277/475	Unterführung	Dingl. zu belastende Fläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte	Dingl. Lasten: Fertigproduktenleitungen für RMR	Bestandteil der Hühnerstraße. Verkauf in Abstimmung mit 5-6. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-27-474	273/474	Unterführung	Dingl. zu belastende Fläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte		wie vor
	3080-27-346	272/346	Unterführung	Dingl. zu belastende Fläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte		wie vor Bestandteil Hühnerstraße, daher Abstimmung mit 5-6 erforderlich.
	3080-27-341	270/341	Baustelleneinrichtungsfläche	vorrübergehend beanspruchte Teilfläche		Gestattung erforderlich.

Plan Nr.	Flurstück	lfd. Nr. Grunderw.-verz./ Flst.Nr.	Planung der DB lt. Planunterlagen	Auswirkungen für die Stadt lt. Grunderwerbsverzeichn. der DB	Betroffene städtische Belange (Rechte, Lasten, Nutzungen etc.)	Einwendungen / Anmerkungen der Stadt als Eigentümerin
	3080-27-36	279/36	Unterführung	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche Verkauf einer Teilfläche an Dritte		Bestandteil der Hühnerstraße. Verkauf und Inanspruchnahme in Abstimmung mit 5-6. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
110	3080-32-1	311/1	Baustelleneinrichtungsfläche Lärmschutzwand baul. Anlage (Treppe)	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	LSG, Verbandsgrünfläche Nr. 13	Verkauf für Lärmschutzwand und Treppe o.K. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche. Grund für Dienstbarkeit nicht erkennbar.
	3080-32-10	308/10	Lärmschutzwand Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche	Grunddienstbarkeit (Wegerecht) zugunsten 3080-32-8	wie vor Wegerecht ist zu beachten.
	3080-32-246	297/246	Lärmschutzwand Baustraße Baustelleneinrichtungsfläche Versickerungsanlage	Verkauf einer Teilfläche Dingl. zu belastende Teilfläche vorrübergehend beanspruchte Teilfläche	Gestattung RWE Kabelverlegung Pachtakte 60/12 Gestattung EVO Kabelverlegung Pachtakte 62/6 Dindl. Lasten, bestehend darin dass das Grundstück nur als Wald -und Erholungsgebiet bzw. nur forstwirt. genutzt werden darf (Land NRW) Jagdbezirk??	siehe Plan Nr. 109 Ausführungen zur dortigen Teilfläche des Flurstücks 246.
	3080-32-101	ohne	Zugangsweg zur Betuwe/ Rettungsweg Feuerwehr	?	baulastmäßige Erschließung der Fa. Steitz Forststr. 229 beachten siehe Stammakte Hühnerstr.	siehe Stellungnahme vom 18.02.2014
	3080-30-447	302/447	Baustraße	vorrübergehend beanspruchte Teil-fläche		Teil der Emmericher Straße, Gestattung in Abstimmung mit 5-6.
	3080-30-677	310/677	Baustelleneinrichtungsfläche Lärmschutzwand	Verkauf einer Teilfläche	LSG	Verkauf für Lärmschutzwand o.K. Gestattung für Baustelleneinrichtungsfläche erforderlich.

ANLAGE 3

BETUWE-Linie: ABS 46/2 Emmerich – Oberhausen

Anlage zur Stellungnahme der Stadt Oberhausen zum PFA 1.2: Städtebauliches Integrationskonzept der Schallschutzwände in der Stadt Oberhausen – Bereiche Holten und Sterkrade

Erstellt von: A-Konzept 21 - Architekt AKH Tilman Stolte im Auftrag der Stadt Oberhausen

Grundsätzliche Zielsetzung des Integrationskonzeptes

Die Bevölkerung, die an dieser Strecke wohnt, leidet seit Jahren unter zunehmendem Bahnlärm. Daher sorgen die umfänglich geplanten Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der notwendigen Lärmvorsorge für die Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionswerte.

Ziel des erarbeiteten, ganzheitlichen Integrationskonzeptes ist eine ruhige, nachhaltig (ökologisch und ökonomisch) orientierte Lärmschutzkonzeption in einer durchgängigen „Modellregion für Anwohner-freundlichen Bahnausbau“, für die Stadt Oberhausen sowie für alle weiteren Städte an der Betuwe-Strecke, von Emmerich bis Oberhausen.

Es wurde versucht, zugelassene Materialien in einer stadtgerechten Weise zu proportionieren. "Ortsfenster" sorgen für eine weiterhin gültige "Visuelle Verbindung" einzelner Ortsteile. Eine ausreichende Begrünung der Schallschutzwände sorgt für die nötige Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung einer Stadt. In Parks und Gartenanlagen sollte, mit dem Einbau von Gabionen als Schallschutzwand, für eine ökologisch sinnvolle Wandausbildung gesorgt werden. Die in leicht zugänglichen Bereichen favorisierten, braunrötlich eingefärbten hochabsorbierenden Beton-Schallschutzwände (SSW) betonen in wechselseitiger Anordnung, auch die örtliche Identität einer regional vorhandenen alten Backsteinarchitektur.

Betonelemente in einer Schallschutzwand haben diverse Vorteile. Sie können durchgängig begrünt werden und bedürfen weniger Wartung. Nicht nur aus diesen Gründen ist das Material Beton nachhaltig. Die große Masse aus dem produktionsbezogenen Zusammenschluss natürlicher Materialien reduziert unerwünschte Eigenschwingungen, die z.B. bei älteren ALU-Elementen manchmal vorkommen. Dort, wo Beton aus Platzgründen nicht zum Einsatz kommen kann, gelten weiterhin ALU-Wände als das Mittel der Wahl. Alle Wandteile werden vor Ort zwischen silberfarbene Pfosten montiert.

Im Bereich der Eisenbahn-Überführungen (EÜ) sowie in anderen Engstellen, werden aus technischen Gründen Aluminiumwände ("Grüntöne") mit Sichtfenstern (“Ortsfenster“) eingebaut.

Zur Akzeptanzförderung der Bürger, als Ausgleich für den städtebaulichen Einschnitt, ist eine intensive Begrünung der neuen SSW - Bauwerke (Ausgleichspflanzung) durch Rankpflanzen (z.B.: Wilder Wein, Efeuarten, Heckenrosen und strukturierenden Alleenbäume) vorgesehen. Im ländlichen Außenbereich kann bei ausreichend großen Bahnflächen (im Bereich z.B. am Schacht Sterkrade), auch eine Wand auf einer Böschung errichtet werden.

Durch eine Kosteneinsparung, unter Verwendung von Beton-Großelementen (L.< 7,50 m, nach Zulassung), z.B. durch Einsparung von Pfahlgründungskosten, soll neben einer ökonomisch-ökologischen Wandgestaltung, auch der ohnehin geplante Einsatz innovativer schall- und schwingungsreduzierender Produkte - besonders im Bereich der Haltepunkte - finanziell erleichtert werden.

Klassifizierung der Wechselbeziehung von SSW zu Landschaft, Ort und Menschen

In den Stadtbereichen dürfen die Schallschutzwände nicht als "Fremdkörper" oder "Trennende Mauer" empfunden werden. Daher bedarf es folgender Integrationsmittel:

- **Akzentuieren: Querungen werden durch „Ortsfenster“ (Acryl / Glas) betont**
- **Integrieren: Übernahme umliegender Materialstrukturen (Materialidentität)**
- **Kaschieren: Minderung der optischen Störung durch intensive Begrünung**
- **Akzeptieren: Soziale Akzeptanz der LSW als Emissionsschutz für den Ort.**

Konzeptbeschreibung - Abfolge der Einzelbereiche von Norden nach Süden

BÜ Hühnerstraße:

Ersatzmaßnahme EÜ (**F**ußgänger + **R**adfahrer): Auf der Dammkrone sind begrünte, rotbraune Betonwände (Integration der ziegelfarbigen Hauswände) vorgesehen, zwischen silberfarbenen Pfosten. Im Bereich der geplanten EÜ (F+R) wechseln sich Ortsfenster und verschiedene Grün-Töne der ALU-Elemente zwischen den 2,00 m breiten Pfostenabständen ab und akzentuieren die Verbindung zweier Ortsbereiche.

Begründung: In diesem Bereich beherrscht das natürliche Grün die Umgebung. Da hier genügend Montagefläche vorhanden ist, bieten sich begrünbare Beton-SSW an. ALU-SSW dürfen aus Wartungsgründen nicht bepflanzt werden. Eine durchgehende rötliche Betonwand würde optisch als störender Fremdkörper empfunden. Deshalb sollte die Wand

zur Anliegerseite hin, möglichst komplett, mit Rankpflanzen “begrünt“ werden. Die diversen Grün-Töne bilden das natürliche Grün gut ab und sorgen für eine Kaschierung der Wände im natürlichen Umfeld. Die „Ortsfenster“ sorgen für den „Durchblick“ auf die andere Seite der Bahn. Transparenz löst immer eine Mauerwirkung auf. Die Pfostenabstände dürfen aufgrund statischer Vorgaben nicht größer als 2,50 m werden. Der Standardabstand der Pfosten auf Brückenbauwerken beträgt i.d.R. 2,00 m. Der Siedlungsbereich wird durch die beschriebenen Maßnahmen aufgewertet, gesichert und schallberuhigt. Das Resultat ist eine große Akzeptanz der SSW.

EÜ Schmachtendorfer Straße:

Erweiterung / Umbau HP OB-Holten mit P+R-Anlage: Übergang von Betonwänden mit silberfarbenen Pfosten auf leichtere ALU-Wände mit “Ortsfenstern“ in grünfarbigen ALU-Elementen, im Bereich der EÜ. Die Betonwände verlaufen zwischen den ALU-SSW, im Bereich der beiden P+R-Anlagen (Ost und West) und tieferliegender Straßenunterführung der EÜ, mit angepassten Zugängen.

Begründung: In diesem Kreuzungsbereich der Verkehrsadern ist eine optische Verbindung der Ortsteile durch “Ortsfenster“ zu akzentuieren. Auch wenn Autofahrer und Fußgänger, durch den Sichtwinkel bedingt, nicht direkt nach gegenüber schauen können, so überwiegt doch die Transparenz im Brückenbereich (Bahnsteige), was aus Sicht der Bürger zu einer stärkeren „Sozialkontrolle auf den Bahnsteigen“ beiträgt und der Wand den schweren, dunklen und undurchdringlichen Eindruck nimmt.

BÜ Sternstraße / BÜ Weseler Straße:

Ersatzmaßnahme EÜ (F+R): die sinnvoll geplante Verlegung der Weseler Straße (neu L215n) erfolgt ab Einmündung Sternstraße, unter dem Bauwerk BAB A3 hindurch, dann in Rampenlage bis zur SÜ Weierstrasse, mit Kreiselanbindung. Die beiden vorgenannten Brückenbauwerke werden neu gebaut. Der bestehende Bahnübergang Sternstraße wird geschlossen, so dass hier eine ruhige Stichstraße, durch Verkehrsberuhigung, zur Wohnstraße werden kann. Eine neue EÜ Sternstraße entsteht als Fuß- und Radwegunterführung ca. 70 m südöstlich, im angrenzenden Naherholungsbereich. Dieser wird durch die Schließung des unübersichtlichen und engen BÜ Weseler Straße alt (Brücke BAB A3) sowie durch eine "Wendehammer-Endung" des östlichen Straßen-Teilstücks als Freizeitbereich gestärkt.

Das bestehende, angrenzende Teilstück Weseler Straße (alt), dient weiterhin als Zufahrt zu einer Pumpstation sowie als Service-Zufahrt zu Brückenbauwerk (A3) und Schallschutzwand.

Begründung: die Rampenlage im Abschnitt der neuen Weseler Straße sorgt für eine leicht „lärmabschirmende Wirkung“ des Bahnverkehrs im (Gewerbe-) Gebiet "Weierheide",

zumal auf der Südwestseite der "Betuwe-Strecke" in diesem Bereich keine SSW geplant ist. Die Straßenumlegung reduziert den Verkehr im Ortsteil „Dunkelschlag" nachhaltig.

Dammstraße (Dunkelschlag):

Begründung der exemplarischen Darstellungen*: SSW mit geringem Haus-Abstand: Aufgrund von beengten Platzverhältnissen können nur in zugänglichen Bereichen, wie ***Dännenkamp, Dammstraße, Kalkstraße, etc**., Betonwandelemente eingehoben werden. In den übrigen Bereichen kann die Montage der SSW nur von den Gleisen her erfolgen und zwar mit ALU- / und Acryl- oder Glas-Elementen.

Begründung: Daher haben wir in diesem Bereich gesondert und exemplarisch diverse Gestaltungsvorschläge erarbeitet, um eventuellen Anliegerwünschen Rechnung zu tragen, auch mit begrünbaren Betonelementen, wo es die Platzverhältnisse zulassen. Im Bereich der Zechenstraße / Dammstraße ist eine Flucht-Türe in der Schallschutzwand geplant, die konzeptionell in einem integrierten "Ortsfenster" eingebaut werden sollte, um bei eventuellen Bahn-Katastrophen, eine bessere Lagevorschau zu gewährleisten.

Volkspark Sterkrade:

Hier soll eine Gabionenwand (Höhensprung von 5 m auf 4 m) für einen ökologischen Ausgleich sorgen. Der momentan sehr störende Bahnschall wird durch eine hochabsorbierende Wand aus „gefüllten Steinkörben“ (b < ca. 1 m) eingedämmt. Dadurch bekommt der Volkspark seinen, ursprünglich als Naherholungsort gedachten, Nutzen zurück, in Form einer ökologisch sinnvollen Wandoberfläche.

Bahnhof OB-Sterkrade:

SSW, neue Personenunterführung (PU) mit Treppen- / Rampen-Zugängen und Aufzügen zu den neu geplanten Bahnsteigen

Ostzugang
Der Bahnhof wird komplett umgebaut. Der Hausbahnsteig entfällt komplett, was zu einer direkten Integration des alten Bahnhofsgebäudes in die SSW führt. Die neue PU wird ca. 15 m nördlich der heutigen Unterführung geschaffen, mit zwei Aufzügen, Rampen und Treppen für den erforderlichen mobilitätsgerechten Zugang zu den Zügen. Die neue Unterführung sollte, als westliche Verlängerung der Fußgängerzone in die Neumühler Straße, hell und einladend für eine gute Sozialkontrolle sorgen.

Im Sinne einer ganzheitlichen Planung sollte die Strecken-Farbgestaltung an den Haltepunkten übernommen werden (“Corporate Identity“).

Westzugang
An der Kurve der Neumühler Straße gelegen, hat auch dieser Bahnhof-Eingang eine große Bedeutung, da er mit einem P+R-Platz, Bushaltestelle und Taxistand vernetzt ist.

Begründung: Die geplante SSW darf den Ort nicht durchtrennen, sondern sie muss sich in das Umfeld integrieren. Das bedeutet an dieser städtebaulich für den Ortsteil OB-Sterkrade sehr markanten Stelle, in Achse mit der großzügigen historisch gewachsenen Bahnhofstraße (heute: bedeutende Fußgängerzone) welche zukünftig direkt auf die neue PU und das vorhandene Empfangsgebäude führt, sollte die Deutsche Bahn schon aus eigenem Interesse ein einladendes und sicheres Entree für die Bahnkunden schaffen.

BÜ Rosa- / Rothofstraße:

Ersatzmaßnahme: SÜ Rosa-/Rothofstraße**:** Parallel, westlich der Bahntrasse, sollen hier begleitende Gabionenwände die ökologische Bedeutung des vorhandenen wichtigen Naherholungsbereiches aufwerten. Die neu geplante Straße führt mit ihrem angrenzenden Fuß- und Radweg südlich über eine geplante neue Brücke, die SÜ Rosa-/Rothofstraße.

Essenz ("win-win" - Situation für Stadt und DB)

- **Dort, wo Begrünung (z.B. Ausgleichspflanzung) möglich ist, soll Natur wachsen.**
- **Bahnreisende erleben durch die Stadtbild-Integration der Schallschutzwände eine für jeden Bereich (farblich) nachvollziehbare Ortsstruktur.**
- **Im Bereich der Haltepunkte erhöht der Einbau von transparenten "Ortsfenstern" die Sozialkontrolle sowie das subjektive Sicherheitsempfinden. Auch die Bahn gewinnt durch vorgenannte Maßnahmen deutlich an Attraktivität!**
- **Nur durch ein intelligentes Gestaltungskonzept entsteht ein ganzheitlich sinnvolles Lärmschutzkonzept, in Fertigteilbauweise, unter Berücksichtigung aller örtlichen Belange.**
- **Die ganzheitliche Konzeptumsetzung (Schallschutzwände mit Bauwerken) kann nur in gemeinsamer Arbeit, einer "Gestaltungsbegleitung" von Entwurfsplanung bis Ausführung, entstehen. ("Rationalisierung der Gestaltungsmerkmale")**
- **Material- und Farbwahl der Schallschutzwände stärken die Identität der Orts-Bereiche, also die Identifikation der Bürger mit "ihrem Lärmschutz". Die rötlich eingefärbten Beton-Elemente und Gabionen-Füllungen, versetzte Aluminium-Elemente (Grüntöne), zwischen silberfarbenen Stahlpfosten und transparenten "Ortsfenstern", markieren ein schlüssiges Gesamtkonzept für Oberhausen.**

Farb- und Materialangaben mit "CI" (Zulassungen!) Begrünung: wo möglich!

Beton-Schallschutzwand (<h=4.00m, bei ausreichend großer vorhandener Montagefläche): **Bahnseite:** braunrot gefärbtes Betonfertigteil mit horizontaler Lava- / Ton-Vorsatzschale **Ortsseite:** braunrot durchgefärbtes Betonfertigteil mit horizontalem Besenstrich (Ziegelart)

Gabionen / nSSW: verzinkte Drahtkörbe mit mittelgrauen / rötlichen LAVA-Steinschüttungen (Körnungen: 150-300). Niedrige Lärmschutzwände im Haltebereich, zwischen den Gleisen: wie Betonwände mit Vorsatz.

ALU-SSW: auf Brücken- und Bahnsteig-Bauwerken sowie an ehemaligen Bahnübergängen Farbvorschläge der ALU-Elemente: RAL 7042 Verkehrsgrau A; RAL 6019 Weißgrün (Abschluss); RAL 6021 Blaßgrün; RAL 6025 Farngrün; RAL 6003 Olivgrün

Transparente Flächen ("Ortsfenster"): Glas, Acryl oder Polycarbonat mit Fäden oder Vogelschutzstreifen. Farbe: neutral-klar, Rahmen: ALU / V2A (0,50, oder 1 m x 4,00 oder 5,00 m)

Stahl - Pfosten (HEB): Eisenglimmerfarbe DB 701

Haltepunkte OB-Holten und OB-Sterkrade (mit Personenunterführung): die Farben der Schallschutzwände werden an den Haltepunkten übernommen, um ein ganzheitliches Konzept zu erhalten (Corporate Identity "CI"). Die Personenunterführung sollte hell, einsehbar und pflegeleicht ausgebaut werden. Die Durchsicht zwischen den Stadtbereichen sollte – auch im Sinne einer erforderlichen Sozialkontrolle – durch "Ortsfenster" gewährleist werden.

nSSW an Haltepunkten und niedrige ALU-Wände auf Böschungen: niedrige Gabionen- / Betonvorsatz-Wände (nSSW) könnten, neben anderen Schallabsorbern, evtl. im Bereich der Haltepunkte eingesetzt werden. ALU-Wand auf Dammkrone, wo möglich und sinnvoll.

Pflanzenarten (nicht an ALU!): schnellwachsende robuste Sorten, wie z.B.: Wilder Wein, Efeuarten, Heckenrosen und strukturierende Baumpflanzungen (Ausgleichspflanzungen)

Wichtige Vorteile von Schallschutzwänden aus Betonfertigteilen:

- ***Langlebigkeit durch Zertifizierung für mindestens 50 Jahre ohne kompletten Wechsel***
- ***der Preis ist bei guter Organisation und Planung sowie einer großen Stückzahl nur marginal höher als bei Aluminium. Ökonomie!***
- ***die Nachhaltigkeit (Recycling) wird durch natürliche Materialien gewährleistet***
- ***das (Eigen-)Schwingungsverhalten wird durch das kompakte Eigengewicht der Betonelemente stark reduziert***
- ***Beton besteht aus einem Material mit Vorsatzschale, d.h. es können sich auch keine Nieten lösen***
- ***der im Labor gemessene Schalldämmwert der Betonelemente mit hochabsorbierender Vorsatzschale liegt mit 9 dB (Trapezvs.) bis 12 dB (Wellenvs.) erheblich über dem von ALU-Wänden (bis 8 dB)***
- ***die Dämmung bleibt so gut wie hochabsorbierend; sie rutscht nicht herunter***
- ***die Ortsseite der Beton-Fertigteile darf durchgängig bepflanzt werden***

Wichtige Vorteile von Schallschutzwänden aus Aluminium-Elementen:

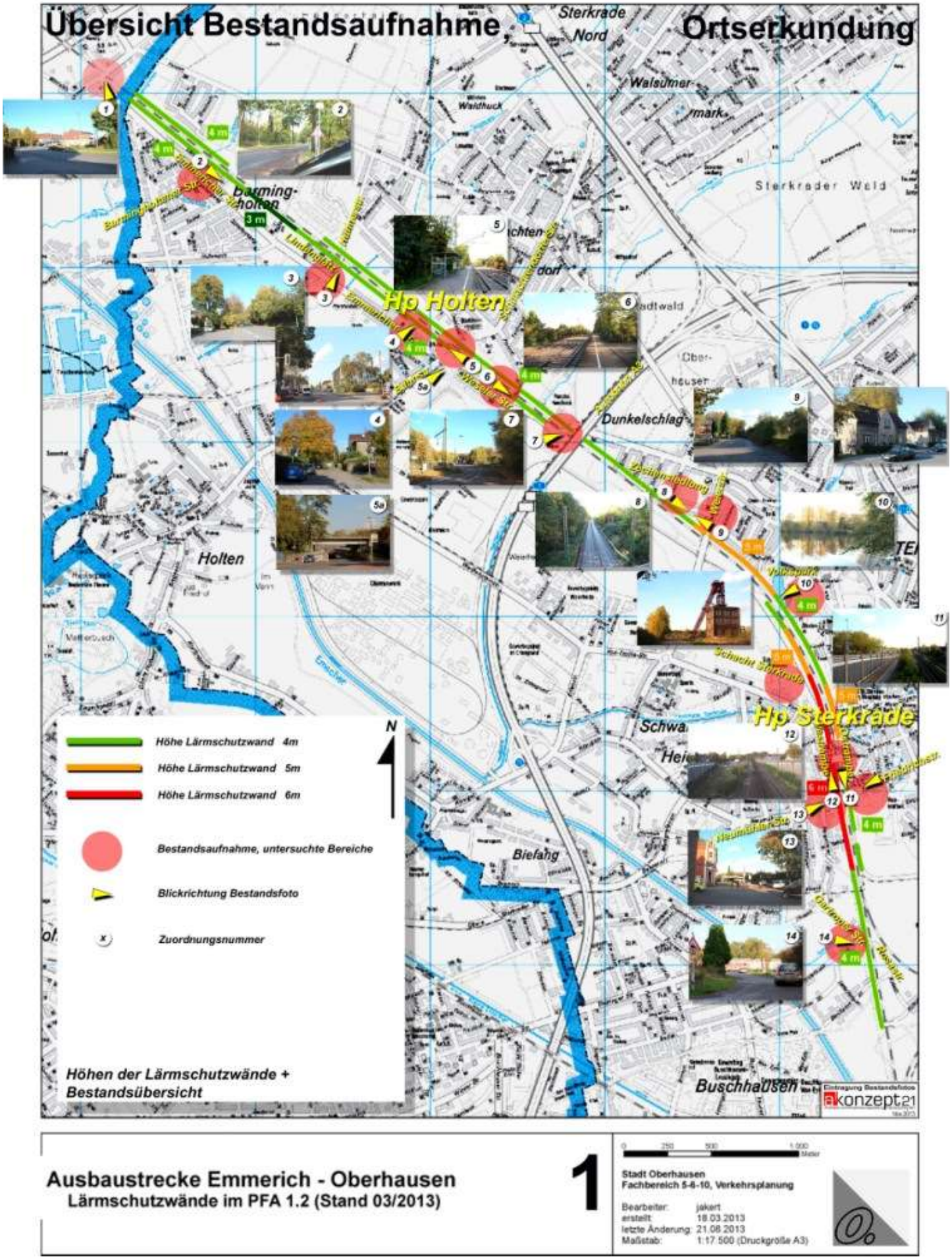
- ***die Montage der ALU-Elemente kann, von Hand, vom Gleis aus erfolgen***
- ***es werden keine großen Montageplätze für den Autokran benötigt***
- ***die defekten Elemente könnten schnell ausgetauscht werden.***
- ***die Aluminium-Oberfläche kann in vielen Farben beschichtet werden***
- ***der Preis ist zu Beginn – ohne Lebenszyklus-Berechnungen – günstig***

Wichtige Vorteile von Schallschutzwänden aus Gabionen:

- ***Langlebigkeit***
- ***der Preis ist bei guter Organisation und Planung sowie einer großen Stückzahl nur marginal höher als Beton. Ökonomie!***
- ***die Nachhaltigkeit (Recycling) wird durch natürliche Materialien gewährleistet***
- ***das (Eigen-)Schwingungsverhalten wird durch das kompakte Eigengewicht der Gabionenelemente stark reduziert***
- ***Gabionen bestehen aus einem Stein-Material in verzinkten Drahtkörben: evtl. durchgerostete Drähte werden einfach durch einen Spiraldrahtbinder ersetzt***
- ***Der Schalldämmwert der Gabionenwand mit hochabsorbierendem Kernmaterial (Sandmodul oder Beton mit Dämmfolien) liegt erheblich über dem von ALU-Wänden***
- ***die Dämmung bleibt hochabsorbierend; sie rutscht nicht herunter***
- ***die Gabionenteile können durchgängig bepflanzt werden***
- ***perfekte, da natürliche Optik, mit Nistplätzen für Echsen und andere seltene Tiere und Pflanzen.***

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
ALU	Aluminium
b	Breite
BAB	Bundesautobahn
Bf	Bahnhof
BÜ	Bahnübergang
CI	Corporate Identity
dB	Dezibel
EÜ	Eisenbahnüberführung
F	Fußgänger
Hp	Haltepunkt
LSW	Lärmschutzwand
nSSW	niedrige Schallschutzwand
P+R	Park and Ride
PU	Personenunterführung
R	Radfahrer
SSW	Schallschutzwand
SÜ	Straßenüberführung

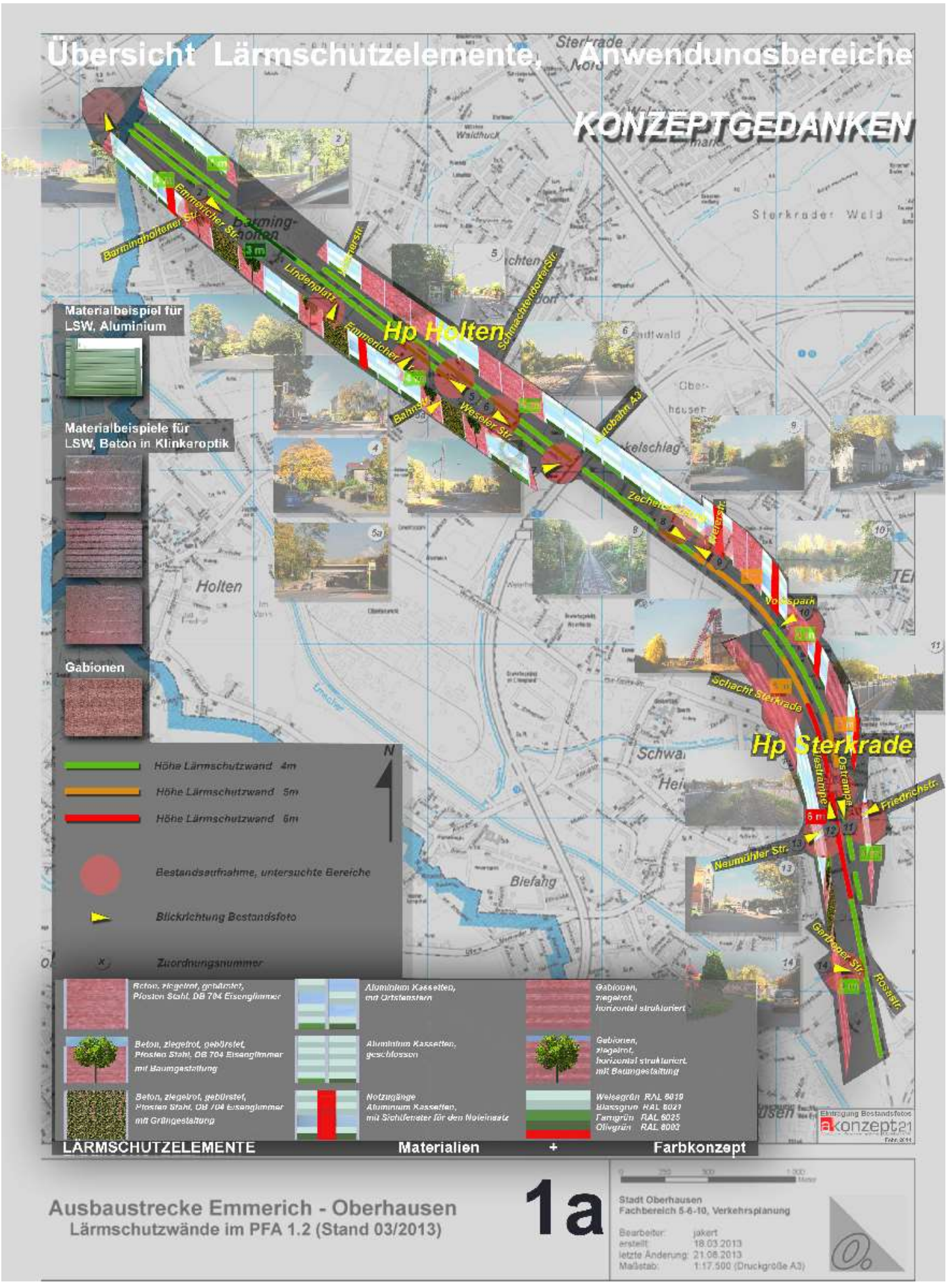


Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2 (Stand 03/2013)

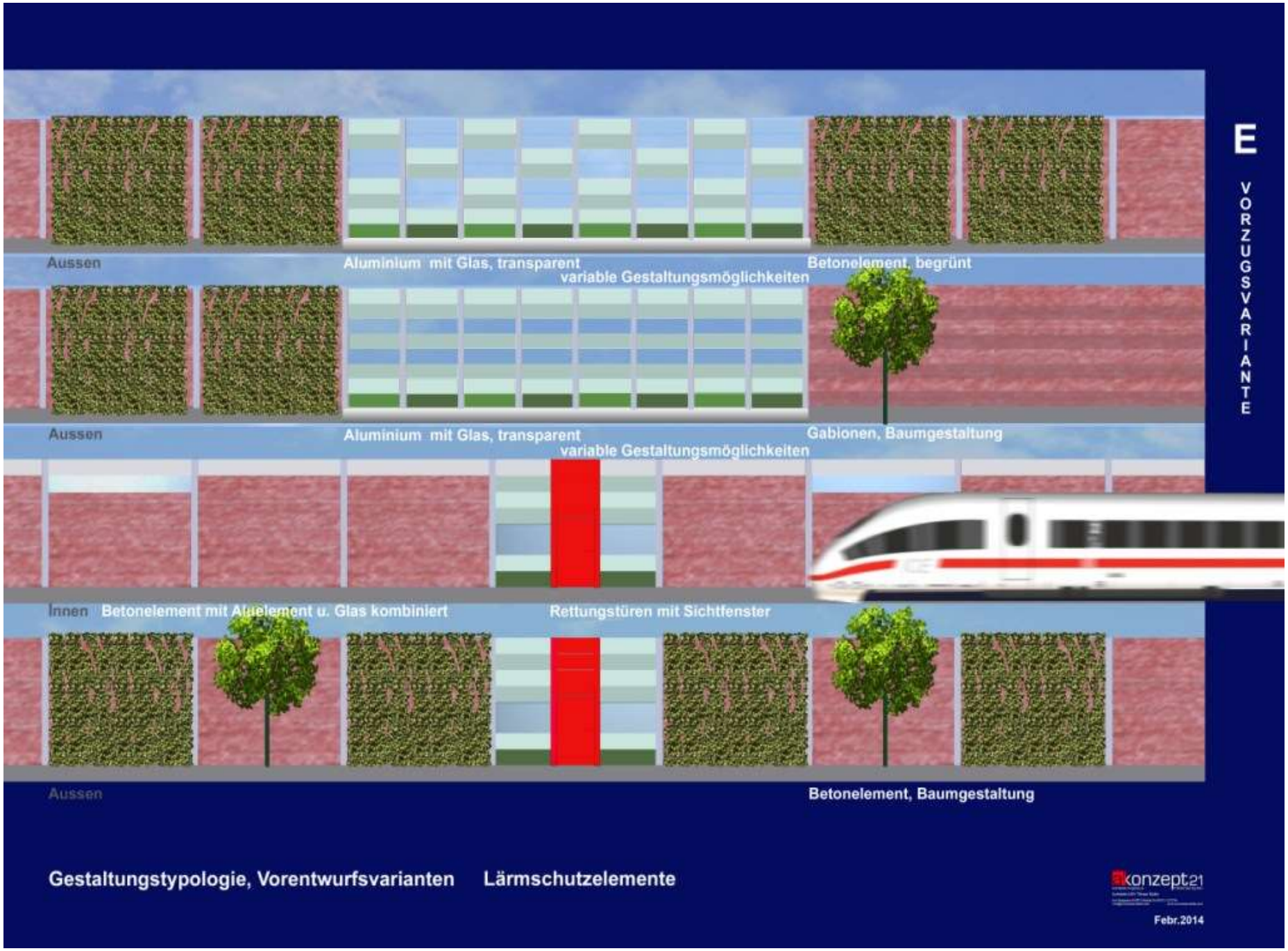
1

Stadt Oberhausen
Fachbereich 5-8-10, Verkehrsplanung

Bearbeiter: jakert
erstellt: 18.03.2013
letzte Änderung: 21.06.2013
Maßstab: 1:17.500 (Druckgröße A3)


Übersicht Lärmschutzelemente, Anwendungsbereiche
KONZEPTGEDANKEN
Hp Holten
Hp Sterkrade
Materialbeispiel für LSW, Aluminium
Materialbeispiele für LSW, Beton in Klinkeroptik
Gabionen
Höhe Lärmschutzwand 4m
Höhe Lärmschutzwand 5m
Höhe Lärmschutzwand 6m
Bestandsaufnahme, untersuchte Bereiche
Blickrichtung Bestandsfoto
Zuordnungsnummer
Beton, ziegelrot, gebürstet, Pfosten Stahl, DB 704 Eisenglimmer
Beton, ziegelrot, gebürstet, Pfosten Stahl, DB 704 Eisenglimmer mit Baumgestaltung
Beton, ziegelrot, gebürstet, Pfosten Stahl, DB 704 Eisenglimmer mit Grüngestaltung
Aluminium Kassetten, mit Ortssteinen
Aluminium Kassetten, geschlossen
Notzugänge Aluminium Kassetten, mit Sichtfenster für den Noteinsatz
Gabionen, ziegelrot, horizontal strukturiert
Gabionen, ziegelrot, horizontal strukturiert mit Baumgestaltung
Weissgrün RAL 6019
Blassgrün RAL 6021
Farngrün RAL 6025
Olivgrün RAL 6003
LÄRMSCHUTZELEMENTE Materialien + Farbkonzept
Einbezogene Bestandsfotos
akonzept21
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2 (Stand 03/2013)
1a
Stadt Oberhausen
Fachbereich 5-6-10, Verkehrsplanung
Bearbeiter: jakert
erstellt: 18.03.2013
letzte Änderung: 21.08.2013
Maßstab: 1:17.500 (Druckgröße A3)


A
Aussen
Aluminium, mit Glas, transparent
Betonelement, begrünt
B
Aussen
Aluminium, mit Glas, transparent
Betonelement, Baumgestaltung
C
Aussen
Aluminium, mit Glas, transparent
D
Aussen
Aluminium, mit Glas, transparent
Gestaltungstypologie, Vorentwurfsvarianten
2
konzept21
Nov.2013


E
VORZUGSVARIANTE
Aussen
Aluminium mit Glas, transparent
variable Gestaltungsmöglichkeiten
Betonelement, begrünt
Aussen
Aluminium mit Glas, transparent
variable Gestaltungsmöglichkeiten
Gabionen, Baumgestaltung
Innen
Betonelement mit Aluelement u. Glas kombiniert
Rettungstüren mit Sichtfenster
Aussen
Betonelement, Baumgestaltung
Gestaltungstypologie, Vorentwurfsvarianten
Lärmschutzelemente
konzept21
Febr.2014


Bestand 2013
VORABZUG
EÜ Hühnerstr. von Süd West
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Dez. 2013


Bestand 2013
VORABZUG
EÜ Schmachtendorfer Str. von Westen
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Febr.2014





Bestand 2013





HP Holten Panorama nach West

Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen

Lärmschutzwände im PFA 1.2

VORABZUG

akonzept21 Architekten+Ingenieure T.Stolte Dipl.Ing.AKH
Architekt AKH Tilman Stolte
Am Wilgraben 64367 Mühltal Tel.06151/ 272754
info@a-konzept-stolte.com www.a-konzept-stolte.com

Febr.2014


Bestand 2013
VORABZUG
HP Holten Panorama von Osten
Nachtimpression
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Febr.2014


Bestand 2013
VORABZUG
HP Holten Panorama nach West
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekten+Ingenieure
T.Stolte Dipl.Ing.AKH
Architekt AKH Tilman Stolte
Am Wilgraben 64367 Mühltal Tel.06151/ 272754
info@a-konzept-stolte.com
www.a-konzept-stolte.com
Febr.2014


EÜ (F + R) Sternstrasse
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Aluminium + Glas + Beton + Rankbepflanzung
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekten+Ingenieure
T.Stolte Dipl.Ing.AKH
Architekt AKH Tilman Stolte
Am Wilgraben 64367 Mühltal Tel 06151/ 272754
info@a-konzept-stolte.com
www.a-konzept-stolte.com
Jan 2014


Bestand 2013
Dammstr. Perspektive 1
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Variante 1 Aluminium
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Bestand 2013
Dammstr. Perspektive 1
Variante 2 Aluminium + Glas
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Bestand 2013
Dammstr. Perspektive 1
Variante 2a Aluminium + Glas
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Bestand 2013
Dammstr. Perspektive 1
Variante 3 Aluminium + Glas + Beton
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Bestand 2013
Dammstr. Perspektive 1
Variante 4 Aluminium + Beton
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Bestand 2013
Dammstr. Perspektive 1
Variante 4a Aluminium + Beton + Rankbepflanzung
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Bestand 2013
Vorzugsvariante Siedlung Dunkelschlag
Dammstr. Perspektive 1
Aluminium + Beton + Rankbepflanzung
akonzept21
Architekten+Ingenieure
T.Stolte Dipl.Ing.AKH
Architect AKH Tilman Stolte
Im Wigaben 64367 Mühltal Tel.06151/ 272154
info@a-konzept-stolte.com
www.a-konzept-stolte.com
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
Febr.2014


Bestand 2013
VORABZUG
Dammstr. Blick nach Süden
Aluminium + Beton + Rankbepflanzung
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
konzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Bestand 2013
Dammstr. Blick nach Süden
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Aluminium + Beton + Bäume
Lärmschutzwände im PFA 1.2
VORABZUG
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Bestand 2013
Vorzugsvariante für Bereiche ohne angrenzende Bebauung
VORABZUG
Dammstr. Blick nach Süden
Aluminium + Beton + Rankbepflanzung
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
konzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Febr.2014


Bestand 2013
ALSBACHTAL
Leben mit Behinderung
Dammstr. Perspektive
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Variante 1 Beton + Aluminium + Rankbepflanzung
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Bestand 2013
ALSBACHTAL
Leben mit Behinderung
Dammstr. Perspektive
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Variante 1 Beton + Aluminium + Rankbepflanzung
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekten+Ingenieure
T.Stolte Dip.Ing AKH
Architekt AKH Tilman Stolte
Febr.2014

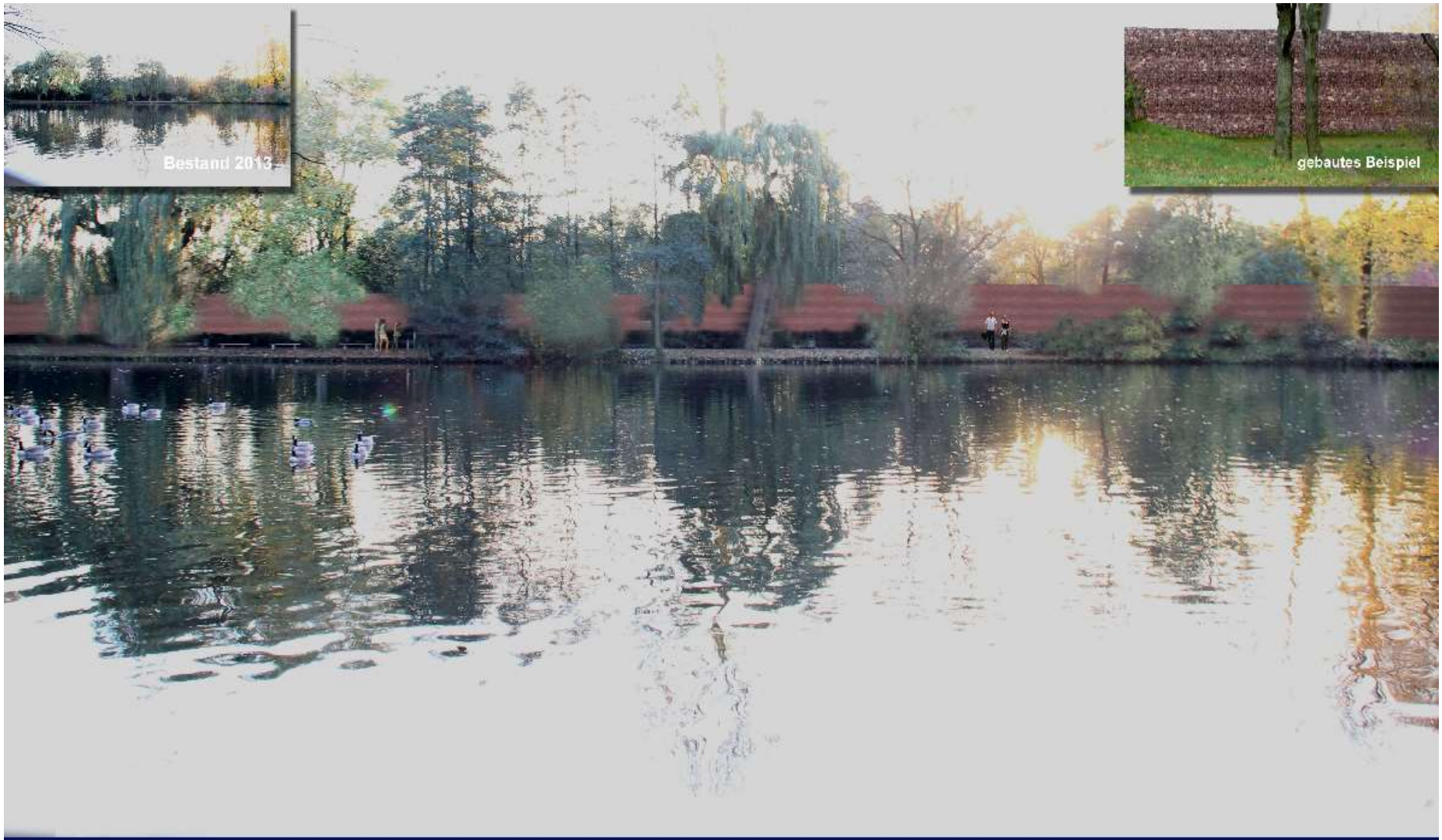

Bestand 2013
ALSBACHTAL
Leben mit Behinderung
Dammstr. Perspektive
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Variante 3 Aluminium
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Bestand 2013
ALSBACHTAL
Leben mit Behinderung
Dammstr. Perspektive
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Variante 3 Aluminium
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stelte
Am Wilgraben 64367 Mühltal Tel 06151 272754
info@a-konzept-stelte.com
www.a-konzept-stelte.com
Febr.2014


Dammstr. Perspektive
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Aluminium + Glas + Bepflanzung
Lärmschutzwände im PFA 1.2
konzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014


Vorzugsvariante ohne Möglichkeit des Einhebens von Betonelementen
Dammstr. Perspektive
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Aluminium + Glas + Bepflanzung
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Febr.2014


Materialbeispiele für
LSW, Beton in Klinkeroptik
Bestand 2013
VORABZUG
SÜ Weierstr. Blick nach Norden
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Dez. 2013



VORABZUG

Volkspark Sterkrade Westblick

Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen

Lärmschutzwände im PFA 1.2

akonzept21

Architekt AKI Tilman Stolte

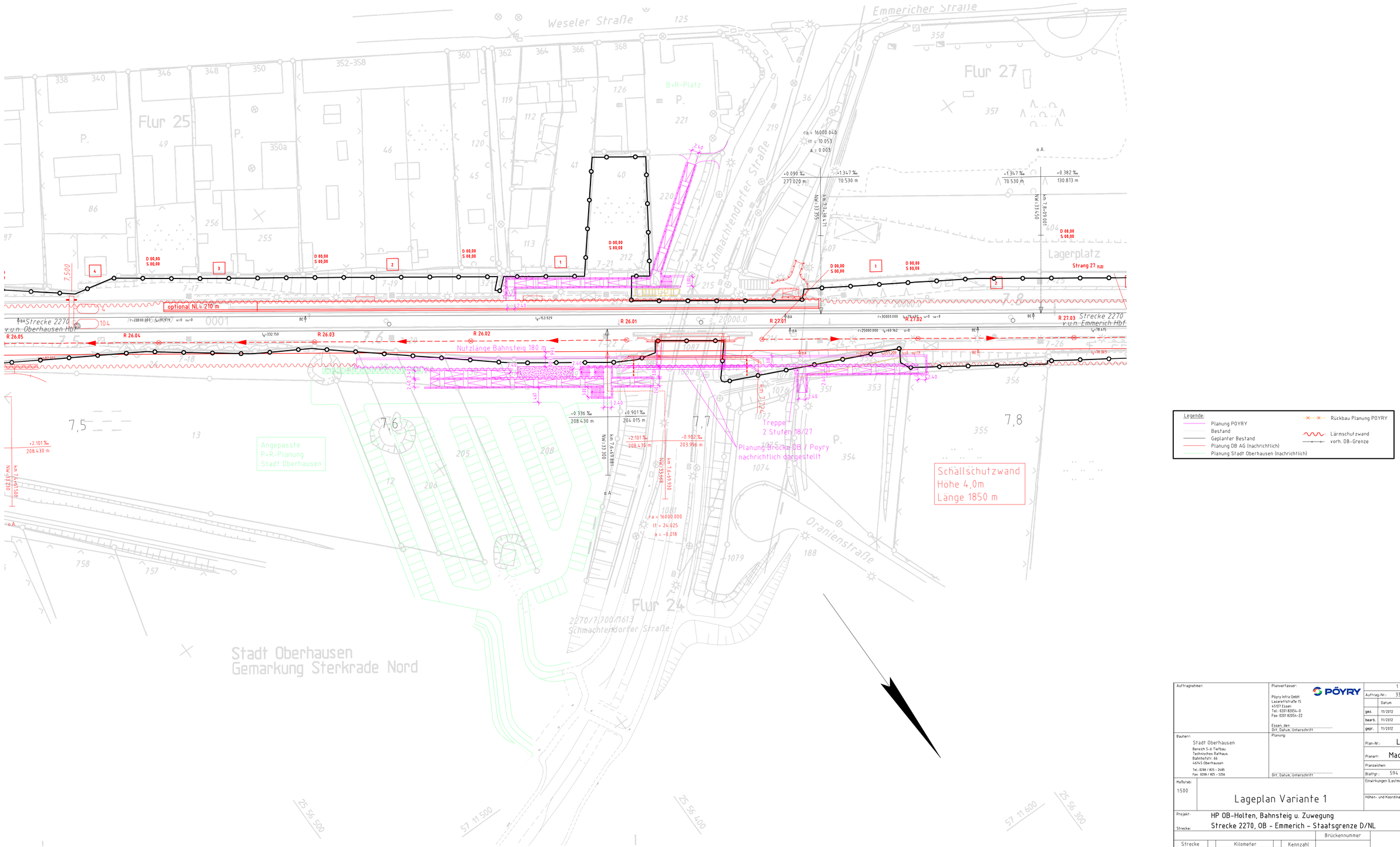
Dez. 2013


Bestand 2013
LSW
Bhf
LSW
VORABZUG
HP Sterkrade Westblick
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekten+Ingenieure
Architekt AKH Tilman Stolte
Febr. 2014


1
2
PU Verlegung Bhf Sterkrade neu, Oberhausen
Variante 1
Innengestaltung Vorentwurf
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Febr.2014


Bestand 2013
MÖGLICHE ZUFAHRT P+R
VORABZUG
HP Sterkrade Zugang Neumühler Str.
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Lärmschutzwände im PFA 1.2
akonzept21
Architekten+Ingenieure
TStolte Dipl.Ing.AKH
ArchitektAKH Timan Stolte
Febr.2014


Bestand 2013
SÜ Rothof- / Rosastr. Südblick
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen
Gabionenwand
Lärmschutzwände im PFA 1.2
VORABZUG
akonzept21
Architekt AKH Tilman Stolte
Jan 2014



Auftragnehmer:

Planverfasser:
PÖYRY
Pöyry Infra GmbH
Lauenstraße 15
45127 Essen
Tel.: 0201 82054-0
Fax: 0201 82054-22

Essen, den
Ort, Datum, Unterschrift

1 von 2

Auftrag-Nr.: 33ES2013

	Datum	Name
gez.	11/2012	Welschof
bearb.	11/2012	Mochel
gepr.	11/2012	Kochmann

Bauherr:
Stadt Oberhausen
Bereich 5-6 Tiefbau
Technisches Rathaus
Bahnhofstr. 66
46145 Oberhausen
Tel.: 0208 / 825 - 2485
Fax: 0208 / 825 - 1256

Planung:

Ort, Datum, Unterschrift

Plan-Nr.: LP 1.1

Planart: Machbarkeit

Planzeichen:

Blattgr.: 594 x 970

Maßstab:
1:500

Lageplan Variante 1

Einwirkungen (Lastmodelle):

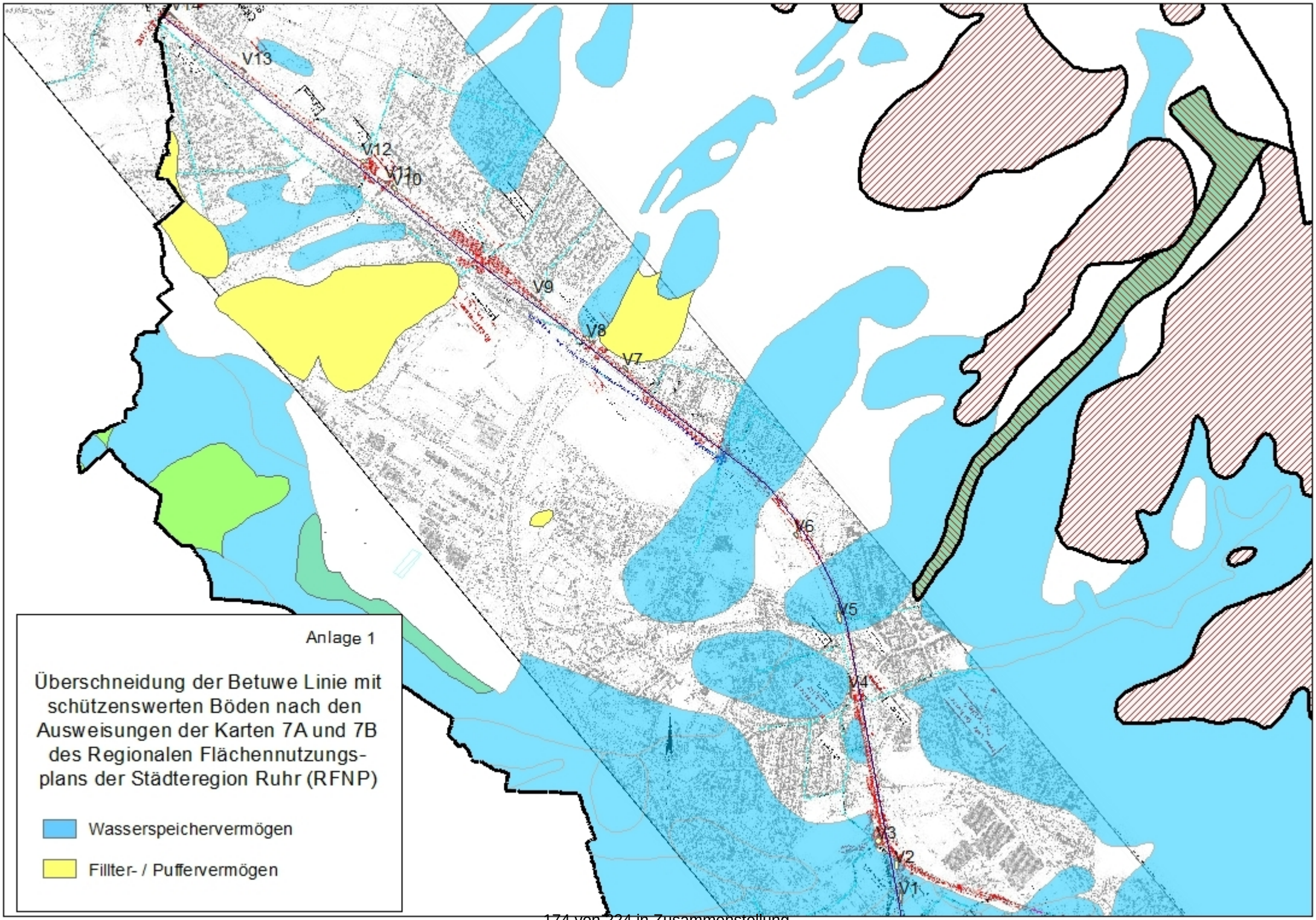
Höhen- und Koordinatensystem

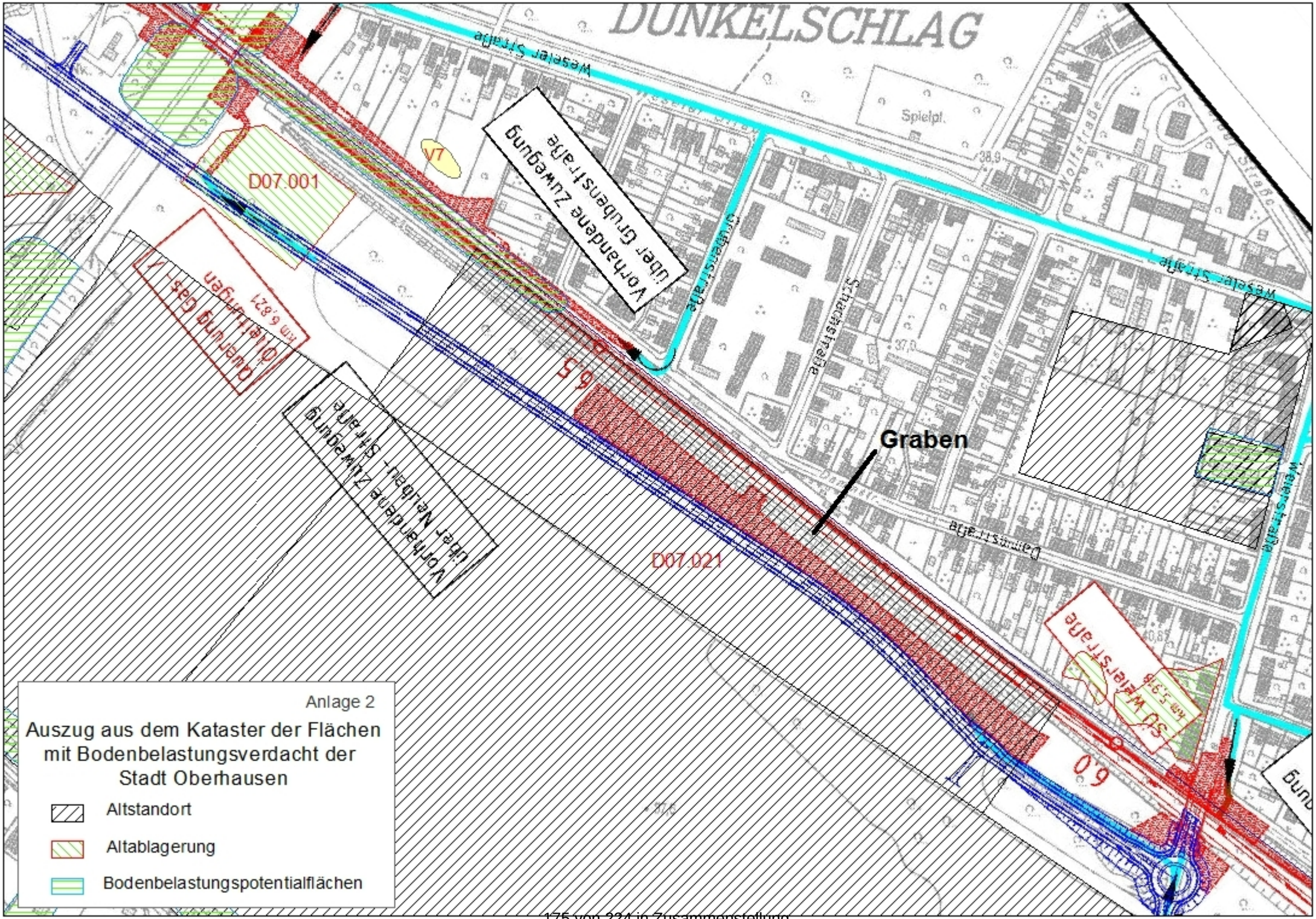
Projekt: HP OB-Holten, Bahnsteig u. Zuwegung

Strecke: Strecke 2270, OB - Emmerich - Staatsgrenze D/NL

Strecke		Kilometer		Kennzahl	Brückennummer
2270/2279	x		x		

@ 18 % POYRY_2013.dwt\Strecke\ES2013-Pa1b-Cad\POYRY_Hp_Holten_000_Variante_Bruecke_neu.dwg / Kar_Brcke_Bruecke
09.11.2012 13:47 w33


V13
V12
V11
V10
V9
V8
V7
V6
V5
V4
V3
V2
V1
Anlage 1
Überschneidung der Betuwe Linie mit schützenswerten Böden nach den Ausweisungen der Karten 7A und 7B des Regionalen Flächennutzungs-plans der Städteregion Ruhr (RFNP)
Wasserspeichervermögen
Fillter- / Puffervermögen


DUNKELSCHLAG
Weseler Straße
Spielpl.
Wolfstraße
Schulstraße
Schulzenstraße
Weseler Straße
D07.001
V7
Vorhandene Zuwegung über Grubenstraße
Überlagerung Gas-/Ölleitungen km 6,821
59
Graben
Dahlstraße
Weierstraße
D07.021
Vorhandene Zuwegung über Neuberg
SD Weierstraße ha 5,918
09
Anlage 2
Auszug aus dem Kataster der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht der Stadt Oberhausen
Altstandort
Altablagerung
Bodenbelastungspotentialflächen

Detailplanung, Zuwegungen sowie Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr Planfeststellungsabschnitt PFA 1.2 (Teil 1)

Beschreibung der konkreten Forderungen bzw. Maßnahmen, die zur angemessenen Gefahrenabwehr durch die Feuerwehr Oberhausen erforderlich werden.

Detailplanung, Zuwegungen sowie Aufstell- und Bewegungsflächen und Wendeanlagen (RASt 06) für die Feuerwehr:

Über den vorhandenen Parkplatz am Bahnhof Sterkrade soll eine Aufstell- und Bewegungsfläche gem. § 5 der BauO NRW (siehe VV zur BauO) erreicht werden. Das Erreichen dieser Fläche muss durch geeignete Zufahrten (incl. Kennzeichnung) sichergestellt werden. Hierzu können die vorhandenen Straßen, Wege und Plätze (siehe Bild 1) genutzt werden.





Bild 1: Blickrichtung: Straßenbahn und Busbahnhof Oberhausen-Sterkrade.
Zuwegung: Über Weg am Busbahnhof, Kilometer 3,850, Bahn rechts.

Über den vorhandenen Busbahnhof (dieser Bereich dient auch gleichzeitig als zusätzliche Aufstell- und Bewegungsfläche, Bild 1) wird die Betuwe-Route über einen Wirtschaftsweg (Bild 2) erreicht.

Zuwegung: Bahnhof Sterkrade, Kilometer 4,190 und GHH Radsatz, Kilometer 3,700

Über die vorhandenen Straßen und Plätze der Straßenbahn und des Busbahnhofes soll die Betuwe-Route erreicht werden. Hierzu kann die vorhandene Infrastruktur genutzt werden (siehe Bild 2). Die Zufahrt führt unterhalb der Straßenbahntrasse zu den Gleisanlagen (siehe Bild 3). Parallel zu den Gleisanlagen der Straßenbahn (Brücke) und zur Bahnstrecke soll die Aufstell- und Bewegungsfläche incl. einer Ausweichbucht C erstellt werden (siehe Bild 4). Wichtig hierbei ist, dass eine kreisförmige Umfahrt gewährleistet wird. Zur Ausfahrt kann der vorhandene Wirtschaftsweg genutzt werden (siehe Bild 5). An dessen Ende (zentral an der Straßenbahn-Haltestelle, siehe Bild 6) müssen Umbaumaßnahmen durchgeführt werden, die das Ein- bzw. Ausfahren von Großfahrzeugen der Feuerwehr und Einheiten des Rettungsdienstes ermöglichen. Ziel ist es eine „Kreisverkehr ähnliche Zufahrt“ zu schaffen.

Zusätzlich soll die verkehrstechnische Infrastruktur der Firma GHH Radsatz im Einsatzfall genutzt werden. Die Firma GHH Radsatz verfügt über einen Gleisanschluss, welcher mit einer Toranlage gesichert ist. Für Einsätze der Feuerwehr und des Rettungsdienstes sollen die firmeneigenen Verkehrswege genutzt werden. Die Toranlage (siehe Bild 7) soll mit einer Feuerwehrschließung (Dreikant oder Schlüsselrohrdepot) versehen werden.



Bild 2: Vorhandene Zufahrt zur geplanten Aufstell- und Bewegungsfläche.



Bild 3: Die Zufahrt führt unterhalb der Straßenbahntrasse zu den Gleisanlagen der Betuwe-Route.



Bild 4: Parallel zu den Gleisanlagen der Straßenbahn (Brücke) und zur Bahnstrecke soll die Aufstell- und Bewegungsfläche incl. einer Ausweichbucht (60m x 5,50m) erstellt werden.



Bild 5: Parallel zur Straßenbahnstrecke verlaufender Wirtschaftsweg.



Bild 6: Straßenbahnhaltestelle. Hier werden Umbaumaßnahmen (roter Pfeil) erforderlich, die es ermöglichen, die Aufstell- und Bewegungsflächen der Feuerwehr zu erreichen.



Bild 7: Toranlage und Gleisanschluss der Firma GHH Radsatz.

Zuwegung: Brandenburger Straße, Kilometer 4,700

An der Brandenburger Straße soll eine Treppenanlage den Zugang zu den Gleisen erleichtern (siehe Bild 8). Die vorhandene verkehrstechnische Infrastruktur (Straßen und Plätze) dienen als Aufstell- und Bewegungsflächen. Diese Zugänglichkeit ist Bahn rechts angeordnet.

Bei der Feuerwehrzufahrt über die Brandenburger Straße zum bahnbegleitenden Weg im Volkspark ist eine Anpassung der örtlichen Situation erforderlich. Einbiegeradien und Durchfahrtsbreiten sind zu beachten. Der gesamte Bereich muss als Feuerwehrzufahrt gekennzeichnet werden (siehe Bild 9 und Bild 10).





Bild 8: Zugang zu den Gleisanlagen über eine Treppenanlage an der Brandenburger Straße.



Bild 9: Zufahrtsituation Brandenburger Straße und Eingang zum Volkspark.



Bild 10: Die Feuerwehrzufahrt sowie die Aufstell- und Bewegungsflächen entlang der Betuwe-Route im Volkspark müssen baulich angepasst werden.



Bild 11: Bahnbegleitender Weg durch den Volkspark.



Bild 12: Feuerwehrzufahrt über Parkstraße, Kilometer 5,100.



Bild 13: Feuerwehrzufahrt am Teich im Volkspark. Geeignete Wasserentnahmestelle für das „HFS“ ist in der Detailplanung herzustellen. Kilometer 5,450.



Bild 14: Bahnbegleitende Aufstell- und Bewegungsflächen. Bahn rechts. Blickrichtung Weierstraße.

Zuwegung: Weierstraße, Kilometer 5,918

Im Bereich der Weierstraße Ecke Westhoffstraße ist eine neue Feuerwehrzufahrt zu planen. Der bahnbegleitende Weg im Volkspark entlang der Betuwe-Route ist so anzupassen, dass Aufstell- und Bewegungsflächen vorhanden sein müssen. Hierzu gehören insbesondere Ausweichbuchten (60m x 5,50m), damit ein Begegnungsverkehr möglich ist. Insgesamt sind drei Ausweichbuchten erforderlich. Eine Detailplanung ist hier noch zu erstellen. Die Teichanlage im Volkspark ist an einer geeigneten Stelle so zu ertüchtigen, dass an einer Stelle das „HFS-System“ zur Wasserentnahme eingesetzt werden kann. Diese Zugänglichkeiten sind Bahn rechts angeordnet.





Bild 15: Feuerwehrzufahrt: Weierstraße Ecke Westhoffstraße. In diesem Bereich muss die Zufahrt sowie die Beschilderung angepasst werden. Bei dem neuen Brückenbauwerk sind Treppenanlagen (2,50m Breite) Bahn links und rechts einzuplanen.

Zuwegung: Dammstraße, Kilometer 6,300 und Erzstraße, Kilometer 6,550, Bahn rechts

Die Feuerwehrzufahrt erfolgt über die Dammstraße (siehe Bild 16). Das freie Grundstück Dammstraße Ecke Zechenstraße soll als Aufstell- und Bewegungsfläche genutzt werden (siehe Bild 17). Es ist erforderlich eine Sicherung (Pfosten) sowie eine Kennzeichnung zu erstellen. Im weiteren Verlauf der Dammstraße soll eine weitere Zugänglichkeit auf Höhe der Erzstraße geschaffen werden (siehe Bild 18). Beide Zugänglichkeiten sind Bahn rechts angeordnet.

Zuwegung: Weierstraße, Kilometer 6,400, Bahn links

Die Feuerwehrzufahrt erfolgt über die Weierstraße (Bild 19 und Bild 20). Dieser Zugang befindet sich auf der Bahn linken Seite. Es soll eine Aufstell- und Bewegungsfläche entstehen. Der Wendeplatz soll einen Durchmesser von 18 Metern haben (auf Höhe der Schachtstraße). Die vorhandene Löschwasserversorgung (Weierstraße) wird in die Berechnung des Löschwasserbedarfes mit einfließen.

Zuwegung: Bahnübergang Weseler Straße, Kilometer 6,950, Bahn rechts und links

Der Bahnübergang an der Weselerstraße wird beseitigt. Die vorhandene Fläche soll als Aufstell- und Bewegungsfläche und Wendeanlage (RASt 06) erhalten bleiben (siehe Bild 21). Der Wendeplatz soll einen Durchmesser von 18 Metern haben. Die vorhandene Löschwasserversorgung wird in die Berechnung des Löschwasserbedarfes mit einfließen. Kilometer 6,950 Bahn rechts. Gleiches gilt für die Bahn linke Seite. Die Weseler Straße soll erhalten bleiben.





Bild 16: Zufahrt über die Dammstraße zur Aufstell- und Bewegungsfläche (freies Grundstück). Kilometer 6,300



Bild 17: Aufstell- und Bewegungsfläche Dammstraße Ecke Zechenstraße. Dieses Grundstück soll als befestigte Fläche der Feuerwehr zur Verfügung stehen. Kilometer 6,300



Bild 18:Dammstraße mit Zugang zum Gleisbereich (roter Pfeil) in Höhe der Erzstraße. Kilometer 6,600



Bild 19: Vorhandene Zuwegung über Weierstraße Bahn links.

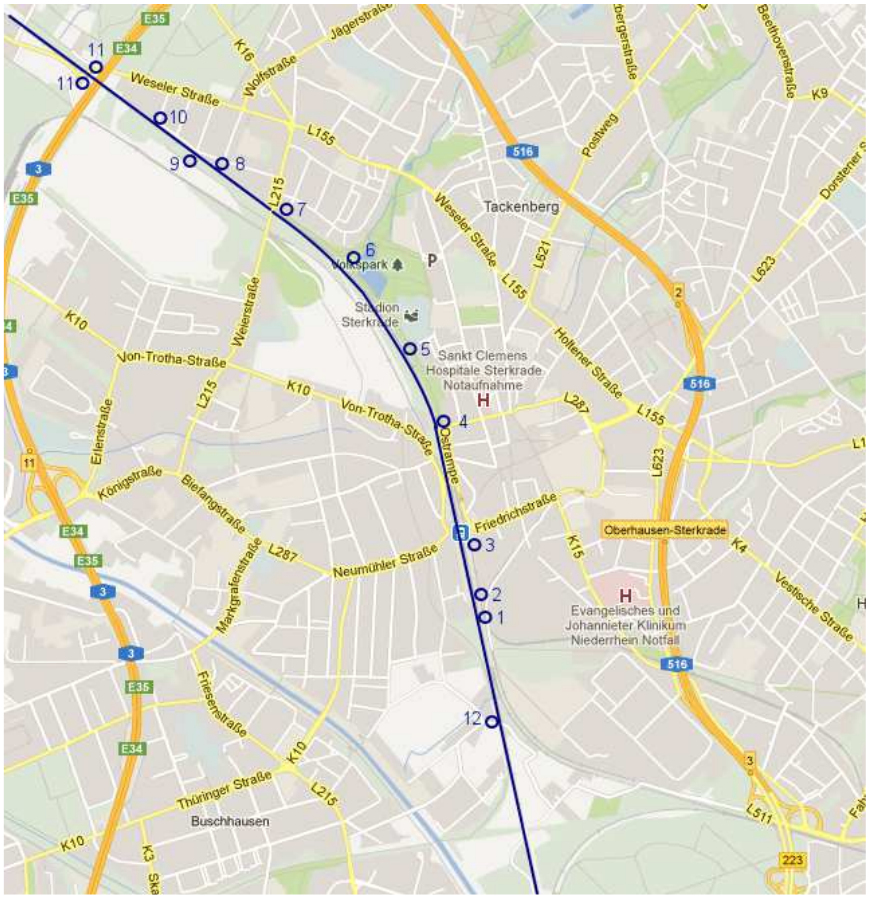


Bild 20: Zufahrt über die Weierstraße zur Betuwe-Route Bahn links.



Bild 21: Vorhandene Aufstell- und Bewegungsfläche Weseler Straße. Diese soll auch nach Beseitigung des Bahnüberganges erhalten bleiben bzw. so hergerichtet werden. Die vorhandenen Unterflurhydranten werden bei der Bemessung der Löschwasserversorgung mit berücksichtigt. Kilometer 6,950 Bahn rechts. Gleiches gilt für die Bahn linke Seite.

Detailplanung, Zuwegungen sowie Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr:



Nr.12: Zuwegung: Forsterbruch/Rosastraße, +3,335 km, Bahn links. Ende PFA 1.1, +3,000 km

Entfernung zwischen Punkt 12 (PFA 1.1) und Punkt 1 (PFA 1.2) Zuwegung über Firmengelände GHH Radsatz ca. 0,365 km

Nr. 1: Zuwegung: Über Firmengelände GHH Radsatz +3,700 km, Bahn rechts.

Entfernung zwischen Punkt 1 und Punkt 2 ca. 0,150 km

Nr.2: Zuwegung: Über Weg am Busbahnhof, +3,850 km, Bahn rechts.

Entfernung zwischen Punkt 2 und Punkt 3 ca.0,340 km

Nr.3: Zuwegung: Über Busbahnhof (Ostrampe) zum Bahnhof Sterkrade, +4,190 km, Bahn rechts.

Entfernung zwischen Punkt 3 und Punkt 4 ca. 0,510 km

Nr.4: Zuwegung: Brandenburger Straße, +4,700 km, Bahn rechts.

Entfernung zwischen Punkt 4 und Punkt 5 ca. 0,400 km

Nr.5: Zuwegung: Feuerwehrzufahrt über Parkstraße, +5,100 km, Bahn rechts.

Entfernung zwischen Punkt 5 und Punkt 6 ca. 0,510 km

Nr.6: Zuwegung: Feuerwehrzufahrt am Teich im Volkspark, +5,450 km, Bahn rechts.

Entfernung zwischen Punkt 6 und Punkt 7 ca. 0,468 km

Nr.7: Zuwegung: Weierstraße (SÜ, Weierstraße, L215), +5,918 km, Bahn rechts.

Entfernung zwischen Punkt 7 und Punkt 8 ca. 0,382 km

Nr.8: Zuwegung: Dammstraße, +6,300 km, Bahn rechts.

Entfernung zwischen Punkt 8 und Punkt 9 ca. 0,100 km

Nr.9: Zuwegung: Weierstraße, +6,400 km, Bahn links.

Entfernung zwischen Punkt 9 und Punkt 10 ca. 0,150 km

Nr.10: Zuwegung: Erzstraße, +6,550 km, Bahn rechts.

Entfernung zwischen Punkt 11 und Punkt 12 ca. 0,510 km

Nr.11: Zuwegung: Bahnübergang Weseler Straße, +6,950, Bahn rechts und links.

Entfernung zwischen Punkt 12 und Punkt 13 ca. 0,400 km

Detailplanung, Zuwegungen sowie Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr Planfeststellungsabschnitt PFA 1.2 (Teil 2)

Beschreibung der konkreten Forderungen bzw. Maßnahmen, die zur angemessenen Gefahrenabwehr durch die Feuerwehr Oberhausen erforderlich werden.

Detailplanung, Zuwegungen sowie Aufstell- und Bewegungsflächen und Wendeanlagen (RASt 06) für die Feuerwehr:

Zuwegung: Bahnüberführung Weseler Straße, Kilometer 6,950, Bahn rechts und links.

Über die vorhandene Weseler Straße (Bahn links) soll eine Aufstell- und Bewegungsfläche gem. § 5 der BauO NRW (siehe VV zur BauO) erreicht werden. Das Erreichen dieser Fläche muss durch geeignete Zufahrten (incl. Kennzeichnung) sichergestellt werden. Hierzu sollen die vorhandenen Straßen, Wege und Plätze (siehe Bild 1) genutzt bzw. erhalten werden. Gleiches gilt für den Bereich Weseler Straße Bahn rechts.

Zuwegung: Sternstraße, Kilometer 7,293, Bahn rechts und links.

Der Zugang Sternstraße (km 7,293) soll erhalten bleiben. Es wird die Wendemöglichkeit am Bahnübergang Weseler Straße genutzt. In der Einsatzplanung wird der vorhandene Radweg (Sternstraße Richtung Weseler Straße und zurück) von der Feuerwehr mit berücksichtigt. Gleiches gilt für den Radweg Sternstraße Richtung Schmachtendorfer Straße.

Zuwegung: Schmachtendorfer Straße (Bahnhof Holten), Kilometer 7,650, Bahn rechts, Bahnhof Holten, Kilometer 7,700, Bahn links.

Über die vorhandene Schmachtendorfer Straße (Bahn rechts, gegenüber des Bahnhofes Holten) soll eine Aufstell- und Bewegungsfläche gem. § 5 der BauO NRW (siehe VV zur BauO) erreicht werden. Das Erreichen dieser Fläche muss durch geeignete Zufahrten (incl. Kennzeichnung) sichergestellt werden. Hierzu sollen die vorhandenen Straßen, Wege und Plätze (siehe Bild 2 und Bild 3) genutzt bzw. erhalten werden. Die Planung des P+R Parkplatzes ist mit den Forderungen der Feuerwehr in Einklang zu bringen und abzustimmen. Die vorhandenen Zugänge zum Bahnhof Holten (Bahn links) soll ebenfalls (weiter) als Angriffsweg der Feuerwehr genutzt werden können.

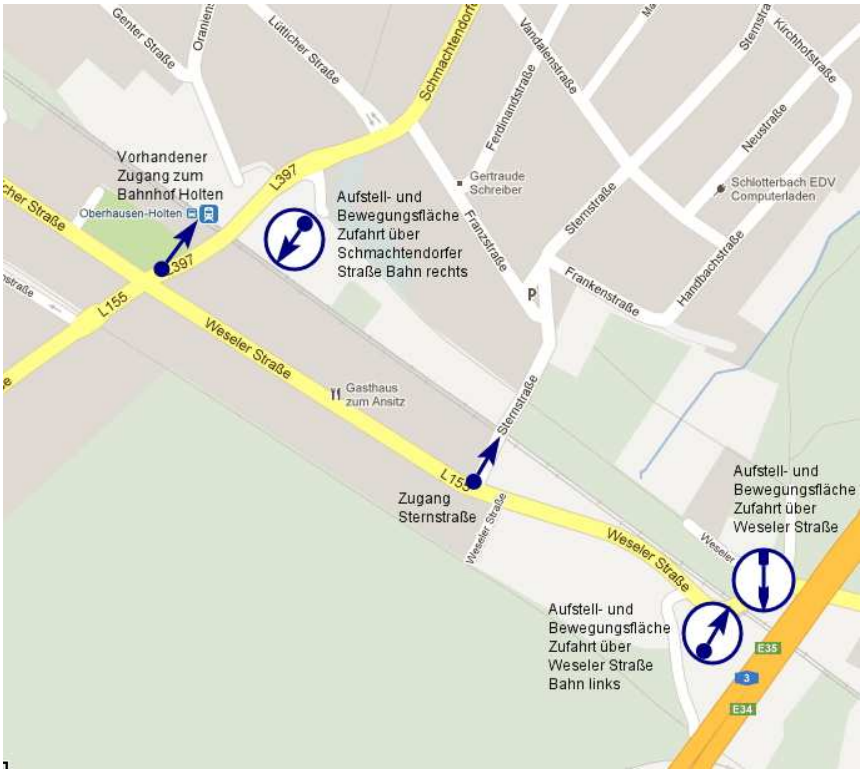




Bild 1: Bahnübergang Weseler Straße. Kilometer:6,950 Bahn links.



Bild 2: Zufahrt zur Aufstell- und Bewegungsfläche, Bahn rechts, Höhe Bahnhof Holten



Bild 3: Aufstell- und Bewegungsfläche, Bahn rechts, Bahnhof Holten, Kilometer: 7,650



Zuwegung: Hufstraße, Kilometer 8,000 und 8,200, Bahn links

Die Zufahrt zur Hufstraße (siehe Bild 4) erfolgt über die vorhandene Emmericher Straße. Es sind zwei Zugänge (Treppenanlagen) zur Betuwe-Route zu erstellen. Die Straße wird im Einrichtungsverkehr als Aufstell- und Bewegungsfläche genutzt (siehe Bild 5).



Bild 4: Zufahrt Hufstraße, Bahn links.



Bild 5: Aufstell- und Bewegungsfläche Hufstraße, Bahn links.



Bild 6: Die Betuwe-Route wir von der Hufstraße über Gartengrundstücke erreicht.



Zuwegung: Hühnerheidestraße, Kilometer 8,560 und 8,750, Bahn links

Die Zufahrt zur Hühnerheidestraße (siehe Bild 7) erfolgt über die vorhandene Emmericher Straße und Hühnerstraße. Es ist ein Zugang (Treppenanlage) zur Betuwe-Route zu erstellen und eine Aufstell- und Bewegungsfläche anzulegen. Die Straße wird im Einrichtungsverkehr als Aufstell- und Bewegungsfläche genutzt (siehe Bild 8). Die Betuwe-Route wird über Gartengrundstücke erreicht (siehe Bild 9). Im Bereich der Kurve soll eine Aufstell- und Bewegungsfläche entstehen (siehe Bild 10).

EÜ(F) Hühnerstraße (km 8,555, Strecke 2270, 2279) Bahn rechts: Hier ist eine Wendeanlage (RASt 06) zu erstellen und in den erforderlichen Feuerwehrplänen (DIN 14095) darzustellen.



Bild 7: Zufahrt Hühnerheidestraße über Hühnerstraße.



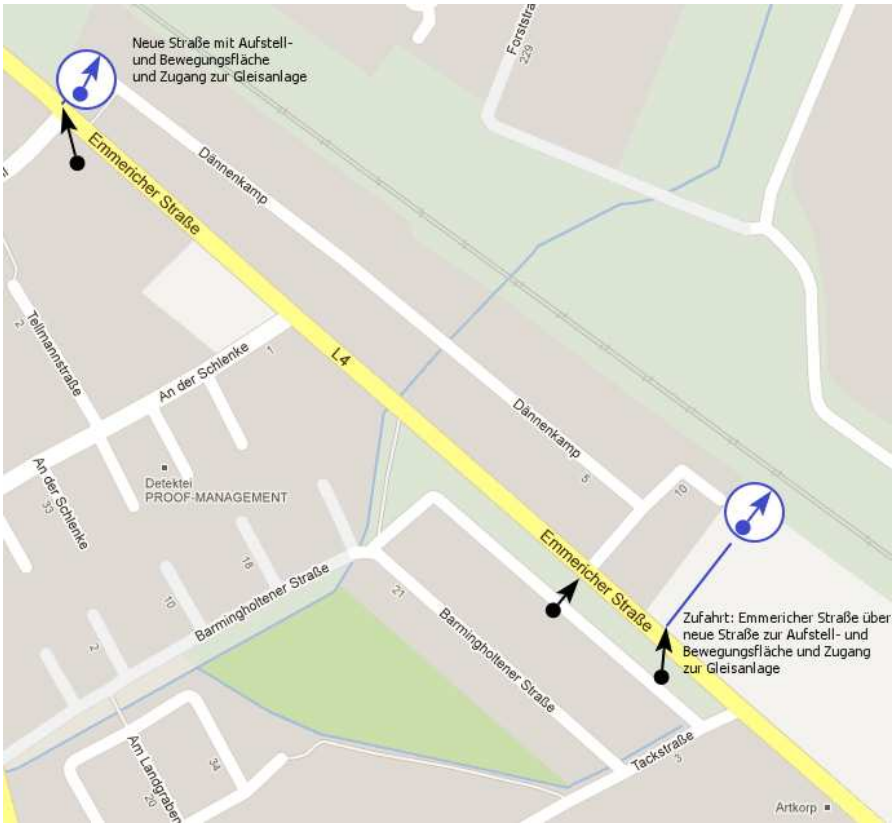
Bild 8: Aufstell- und Bewegungsfläche Hühnerheidestraße, Bahn links



Bild 9: Die Betuwe-Route wird von der Hühnerheidestraße aus über Gartengrundstücke erreicht.



Bild 10: Aufstell- und Bewegungsfläche im Kurvenbereich der Hühnerheidestraße, Kilometer: 8,750, Bahn links.



Zuwegung: Dännenkamp, Kilometer 9,300 und 9,800, Bahn links

Die Zufahrt zum Dännenkamp erfolgt über die vorhandene Emmericher Straße. Parallel zur vorhandenen Straße muss über das Feld (siehe Bild 11) eine neue Zuwegung mit einer Aufstell- und Bewegungsfläche (Ausweichbucht) und eine Wendeanlage (RASt 06) erstellt werden. Gleichzeitig soll eine Verbindung über die Garagenzufahrt zum Dännenkamp erfolgen (siehe Bild 12). Es soll ein kreisförmiger Einrichtungsverkehr ermöglicht werden. Von der Aufstell- und Bewegungsfläche aus soll die Betuwe-Route über eine Treppenanlage erreicht werden.

Die Aufstell- und Bewegungsflächen sind gem. § 5 der BauO NRW (siehe VV zur BauO) zu errichten. Das Erreichen dieser Fläche muss durch geeignete Zufahrten (incl.

Kennzeichnung) sichergestellt werden. Hierzu sollen die vorhandenen Straßen, Wege und Plätze genutzt bzw. erhalten oder hergestellt werden.



Bild 11: Neue Zuwegung über das vorhandene Feld mit gleichzeitiger Anbindung an die Garagenzufahrt.



Bild 12: Anbindung an die Garagenzufahrt



Zuwegung: Dellerheide, Kilometer 9,600, Bahn rechts

Die Zufahrt erfolgt über die vorhandene Forststraße. Die Straßen Dellerheide und Grenzwehr werden im Einrichtungsverkehr befahren. Eine Aufstell- und Bewegungsfläche ist bereits vorhanden (siehe Bild 13 und 14). Im Bereich des im Bild dargestellten FW-PKW erfolgt die Zuwegung zur Betuwe-Route (siehe Bild 14). Die Zuwegung zum Gleisbereich muss noch erstellt werden (Siehe Bild 15).



Bild 13: Aufstell- und Bewegungsfläche Dellerheide.



Bild 14: Zuwegung zur Betuwe-Route über Aufstellfläche Dellerheide.



Bild 15: Zuwegung zum Gleisbereich (roter Pfeil) muss hier noch erstellt werden.

Zuwegung: Dännenkamp, Kilometer 9,800, Bahn links

Über die Emmericher Straße erreicht man auf Höhe der Straße „Am Römerwall“ das (noch) unbefestigte Verbindungsstück zum Dännenkamp (siehe Bild 16). Dieser Bereich muss befestigt werden, damit von der Emmericher Straße die Zufahrt für die Einsatzkräfte erfolgen kann. Der hier beschriebene Bereich wird zur Aufstell- und Bewegungsfläche mit den bereits beschriebenen Vorgaben (siehe Bild 17 und Bild 18). Hinter den vorhandenen Garagen wird der Zugang zu der Betuwe-Route angelegt (siehe Bild 18). Einsatztaktisch wird die Anfahrt von der Emmericher Straße über den Dännenkamp im Einrichtungsverkehr (Richtung Oberhausen) geführt (siehe Bild 19).



Bild 16: Blick von der Emmericher Straße zum Dännenkamp. Im Vordergrund der zu beseitigende Grünstreifen. Hier soll die Aufstell- und Bewegungsfläche entstehen. Kilometer: 9,800, Bahn links.



Bild 17: Geplante Aufstell- und Bewegungsfläche am Dännenkamp, Bahn links. Die Aufstell- und Bewegungsflächen sind gem. § 5 der BauO NRW (siehe VV zur BauO) zu errichten. Das Erreichen dieser Fläche muss durch geeignete Zufahrten (incl. Kennzeichnung) sichergestellt werden. Hierzu sollen die vorhandenen Straßen, Wege und Plätze genutzt bzw. erhalten oder hergestellt werden.



Bild 18: Garagenanlage. Hinter diesen Garagen wird der Zugang (Zuweg) zur Betuwe-Route angelegt. Die Detailplanung hierzu muss noch erfolgen.



Bild 19: Zufahrtstraße Dännenkamp

Zuwegung: Bahnübergang Jägerstraße/Sterkrader Straße (Dinslaken), Kilometer 10,250, Bahn links und rechts

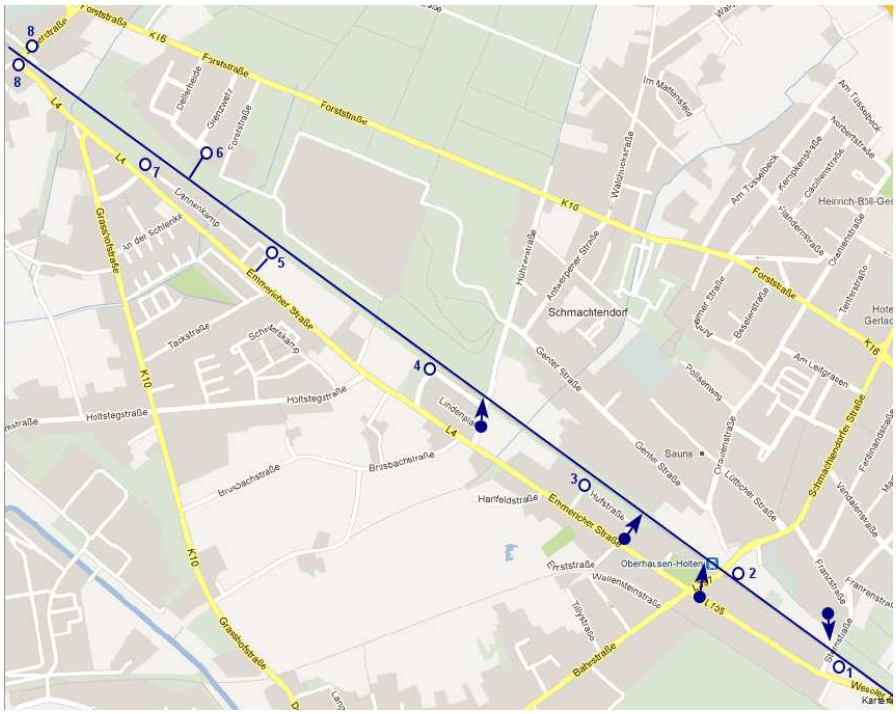
Auf beiden Seiten der Betuwe-Route sollen Aufstell- und Bewegungsflächen entstehen. Die Aufstell- und Bewegungsflächen sind gem. § 5 der BauO NRW (siehe VV zur BauO) zu errichten. Das Erreichen dieser Fläche muss durch geeignete Zufahrten (incl. Kennzeichnung) sichergestellt werden. Hierzu sollen die vorhandenen Straßen, Wege und Plätze genutzt bzw. erhalten oder hergestellt werden.

Der PFA 1.2 Oberhausen endet mit Kilometer 10,064 an der Stadtgrenze zu Dinslaken. Einsatztaktisch werden die Feuerwehren Dinslaken und Oberhausen hier gemeinsam tätig werden (siehe Bild 20).



Bild 20: Vorhandener Bahnübergang Jägerstraße/Sterkrader Straße. Auf beiden Seiten werden, wie beschrieben, Aufstell- und Bewegungsflächen gefordert.

Detailplanung Zuwegungen sowie Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr:



Nr.11: Zuwegung: Bahnübergang Weseler Straße, +6,950, Bahn rechts und links.

Entfernung zwischen Punkt 11 und Punkt 1 ca. 0,343 km

Nr.1: Zuwegung: Sternstraße, +7,293, Bahn rechts und links.

Entfernung zwischen Punkt 1 und Punkt 2 ca. 0,347 km

Nr.2: Zuwegung: Schmachtendorfer Straße (Bahnhof Holten), Kilometer 7,650, Bahn rechts, Bahnhof Holten, Kilometer 7,700, Bahn links.

Entfernung zwischen Punkt 2 und Punkt 3 ca. 0,350 km bzw. 0,300 km

Nr.3: Zuwegung: Hufstraße, +8,000 und **+8,200**, Bahn links.

Entfernung zwischen Punkt 3 und Punkt 4 ca. 0,360 km bzw. 0,550 km

Nr.4: Zuwegung: Hühnerheidestraße, +8,560 und **+8,750**, Bahn links.

Entfernung zwischen Punkt 4 und Punkt 5 ca. 0,550 km

Nr.5: Zuwegung: Dännenkamp, **+9,300** und +9,800, Bahn links.

Entfernung zwischen Punkt 5 und Punkt 6 ca. 0,300 km

Nr.6: Zuwegung: Dellerheide, +9,600, Bahn rechts.

Entfernung zwischen Punkt 6 und Punkt 7 ca. 0,200 km

Nr.7: Zuwegung: Dännenkamp, +9,300 und **+9,800**, Bahn links..

Entfernung zwischen Punkt 7 und Punkt 8 ca. 0,450 km

Der PFA 1.2 Oberhausen endet mit Kilometer 10,064 an der Stadtgrenze zu Dinslaken. Einsatztaktisch werden die Feuerwehren Dinslaken und Oberhausen hier gemeinsam tätig werden.

Nr.8: Zuwegung: Bahnübergang Jägerstraße/Sterkrader Straße (Dinslaken), +10,250, Bahn links und rechts. Die Anfahrt der Feuerwehr Oberhausen erfolgt über die BAB 2. Die Einsatzstelle wird somit auf der Bahn rechten Seite erreicht. Die Feuerwehr Dinslaken erreicht die Einsatzstelle auf der Bahn linken Seite.

Ergänzende Ausführungen zu den gesundheitlichen Auswirkungen durch Lärmbelastungen

Dr. Ing. W. Babisch vom Umweltbundesamt hat bezüglich der Lärm-Folgenabschätzung in der ALD-Herbstveranstaltung „Lärm in der Stadt“ am 15.11.2011 folgendes ausgeführt:

- Lärm stört und belästigt und beeinträchtigt die Lebensqualität
- Epidemiologische Studien zeigen zunehmend, dass Umweltlärm mit der Prävalenz oder Inzidenz von Krankheiten assoziiert ist
- Personen, die sagen, dass sie der Lärm nicht stört, zeigen trotzdem körperliche Reaktionen
- Im Schlaf treten vegetative Körperreaktionen ohne Beteiligung der Großhirnrinde (Bewusstsein) auf

Die Frage ist heutzutage nicht mehr, ob Lärm krank macht, sondern in welchem Ausmaß, wie die folgende Grafik zeigt.

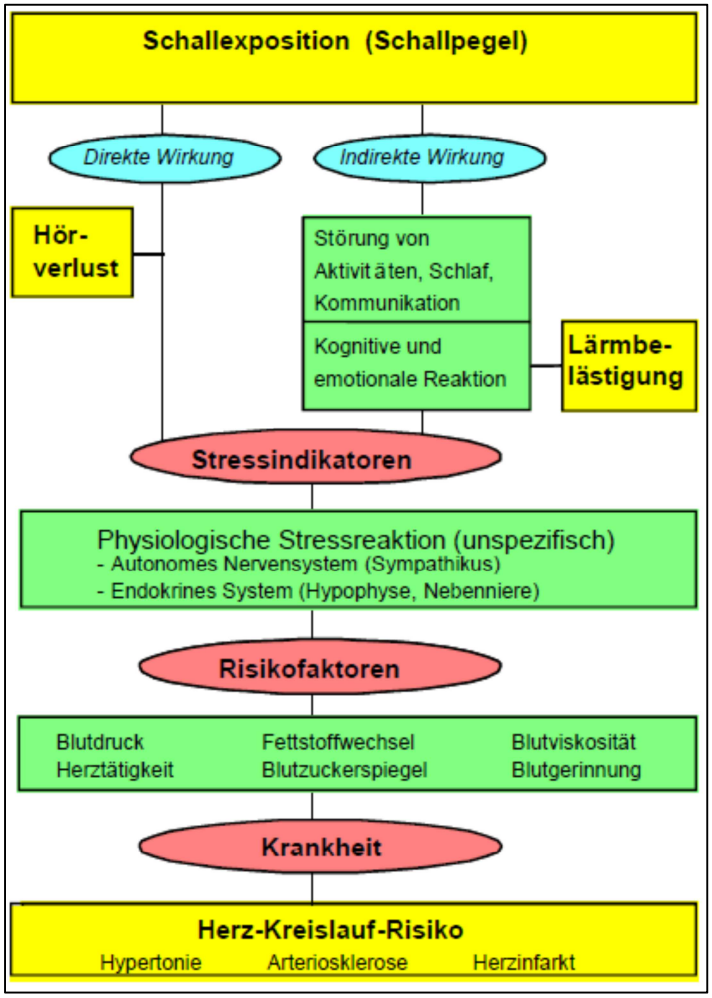


Abb.: Gesundheitliche Auswirkungen von Umweltlärm (Quelle Babisch/UBA, 2002)

In Anlehnung an die Publikation von Prof. Dr. H. Strasser (Uni Siegen) Zur Dosis-Maxime und Energie-Äquivalenz bei der Beurteilung von Lärm sowie physiologische Kosten von Schallbelastungen lassen sich die zu Grunde liegenden physikalischen und physiologischen Gegebenheiten wie folgt zusammenfassen:

Durch eine energie-äquivalente Verrechnung werden hohe Intensitäten bei kurzen Wirkzeiten mit einer auf einen definierten Zeitraum nivellierten entsprechend niedrigeren Intensität gleichgesetzt. Eine derartige, rein belastungsorientierte Beurteilung ist zwar physikalisch nicht falsch, sie vermag aber den psycho-physiologischen Eigengesetzlichkeiten des Gehörs nicht Rechnung zu tragen.

Ein einzelnes Schallereignis mit einem hohen Pegel, das nur wenige Sekunden dauert, ist zwar physikalisch mit einer Dauerschallbelastung über acht Stunden identisch. Dauer- und Spitzenbelastung und erst recht Impulsschallbelastungen haben aber keinesfalls die gleichen auralen oder extra-auralen Wirkungen.

Zudem können bei hohen Schallpegeln Ruhephasen mit Lärm aufgefüllt werden, ohne dass sich dadurch der Tages-Lärmexpositionspegel zahlenmäßig ändert, wenn der zusätzliche Lärm nur 10 dB unter den Spitzenpegeln bleibt.

Daher ist es wissenschaftlich unstrittig, dass die Wirkungen auf den Menschen die gleichen sind. Ältere Grenz- und Richtwerte in Regelwerken, die noch auf der Dosis-Maxime beruhen, bergen daher mitunter erhebliche Gefahren. Bei strikter Anwendung „nach Gesetz und Vorschrift“ kann es ohne Kenntnis der zugrundeliegenden Kompromisse zu folgenschweren Fehleinschätzungen der Auswirkungen auf den Menschen kommen.

Die Möglichkeit, aus Belastungsdaten auf die Beanspruchung bzw. auf die akuten und potenziell langfristigen Wirkungen oder sogar Schäden zu schließen, geht zwangsläufig umso eher verloren, je mehr integrale Kennwerte bei der Zusammenfassung der Dimensionen „Stärke“, „Frequenz“ und „Einwirkzeit“ einer physikalischen Umgebungsbelastung gebildet werden. Wobei es bei Schallbelastungen zudem erforderlich wäre, auch die Zeitstruktur und die Pegelstatistik nicht außer Acht zu lassen.

Sicherheit kann zur Scheinsicherheit werden, wenn eine mathematisch leicht realisierbare Equilibrierung von Belastungsspitzen mit einer gegenseitigen Kompensation von Höhe und Dauer einer Belastung auf einen längeren erfolgt. Das gilt insbesondere deshalb, weil bei einer zeitlichen Komprimierung der Einwirkung einer Noxe, d. h.

mit wachsender Energiedichte, das Überschreiten von physiologischen Schranken wahrscheinlicher wird, Insbesondere bei sehr hohen Schallpegeln, weil das Gehör nicht über zeitliche und örtliche Puffermöglichkeiten verfügt.

Stellungnahme des Landschaftsbeirats Oberhausen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung im PFA 1.2 – Oberhausen - Sterkrade

Protokoll des Arbeitskreises vom **19. 2. 2014**

Allgemeine Forderungen:

1. Für den Wechsel kleiner Tiere müssen in den Schallschutzwänden im Abstand von 50 Metern Löcher vorhanden sein.
2. Die Flächen für die Ablagerung von Baumaterialien müssen deutlich verkleinert werden.

Bemerkungen zu den zehn Abschnitten der Strecke

(Anlage 10.4, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenplan - trassennah)

Blatt 1, ca. Bahnkilometer 21,8 bis 22,45

Kein Kritikpunkt

Blatt 2, ca. Bahnkilometer 22,1 bis 23,1

Statt einer Streuobstwiese soll ein Feldgehölz angepflanzt werden.

Blatt 3, ca. Bahnkilometer 3,0 bis 3,9

Der Graben der Nordbeek muss erhalten werden.

Blatt 4, Bahnkilometer 3,8 bis 4,8

Kein Kritikpunkt

Blatt 5, ca. Bahnkilometer 4,7 bis 5,7

Für den Alsbach soll ein neuer Durchlass gebaut werden, der wie beim Landgraben als Ökotunnel gestaltet werden soll.

Blatt 6, ca. Bahnkilometer 5,7 bis 6,45

Kein Kritikpunkt

Blatt 7, ca. Bahnkilometer 6,45 bis 7,45

Rückbau der Weseler Straße,
Verkleinerung der Lagerflächen.
Zwischen Bahn und Ölleitung soll eine Begrünung stattfinden.

Blatt 8, ca Bahnkilometer 7,35 bis 8,35

Bei km 7, 3 bis 7,9 keine Lagerfläche außer auf der Fläche an der Schmachtendorfer Straße

Blatt 9, ca. Bahnkilometer 8,25 bis 9,25

Kein Kritikpunkt

Blatt 10, ca. Bahnkilometer 9,15 bis 10,064

2 Wildtunnel (Durchlässe mit einer Höhe und Breite von 1m für mittelgroße Tiere wie Fuchs Marder etc.) im Verlauf der Schlenke errichten bei km 9,2 und 8,7,
A32 bis zur Emmericher Straße entwickeln

Bemerkungen zu den trassenfernen Ausgleichsflächen:
(Anlage 10.4, Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Maßnahmenplan - trassenfern)

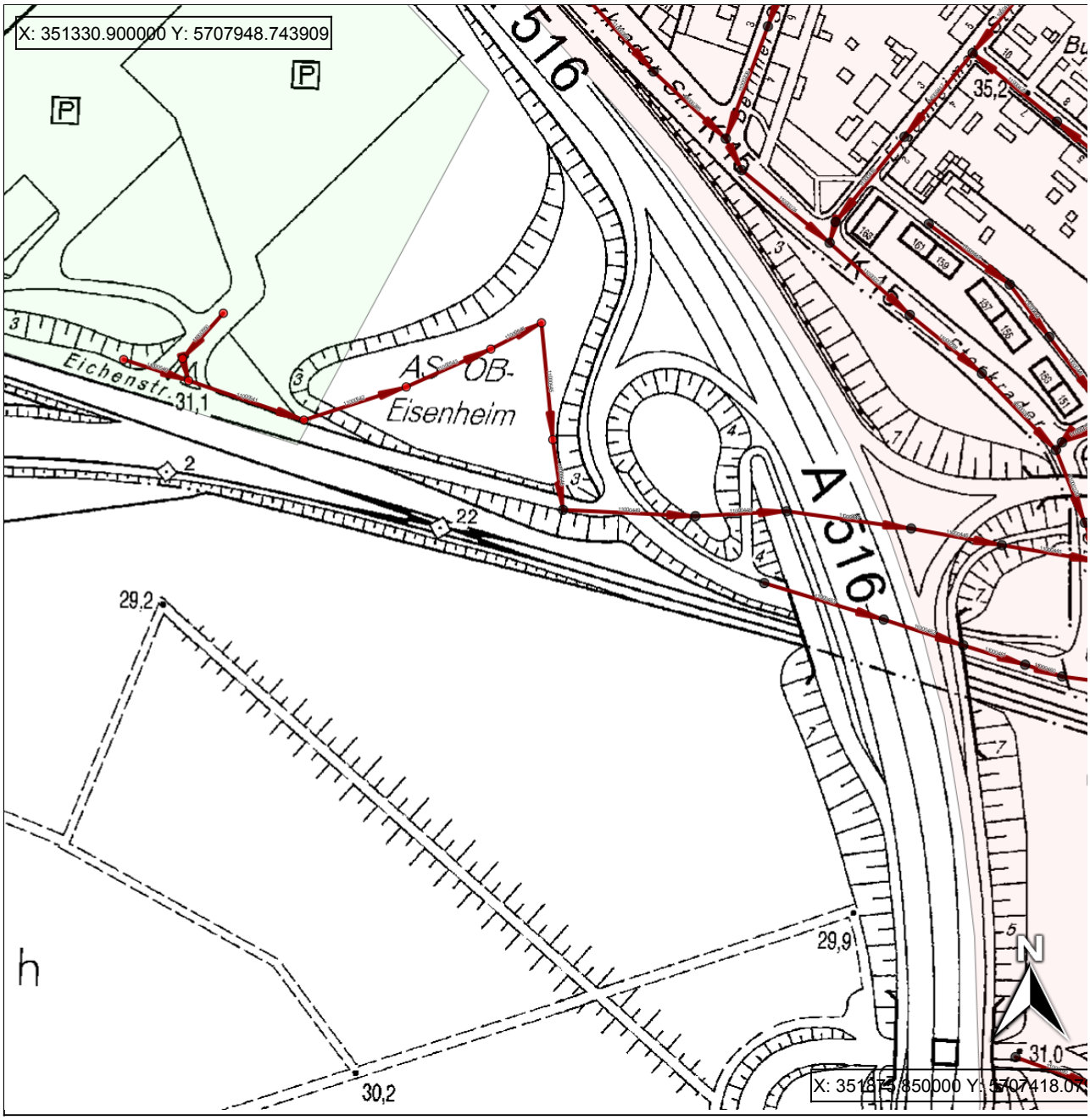
Maßnahme A/E 45

Der Alsbach soll eine breitere Aue bekommen. Es sollen Senken für das Ablaichen von Kreuzkröten geschaffen werden.

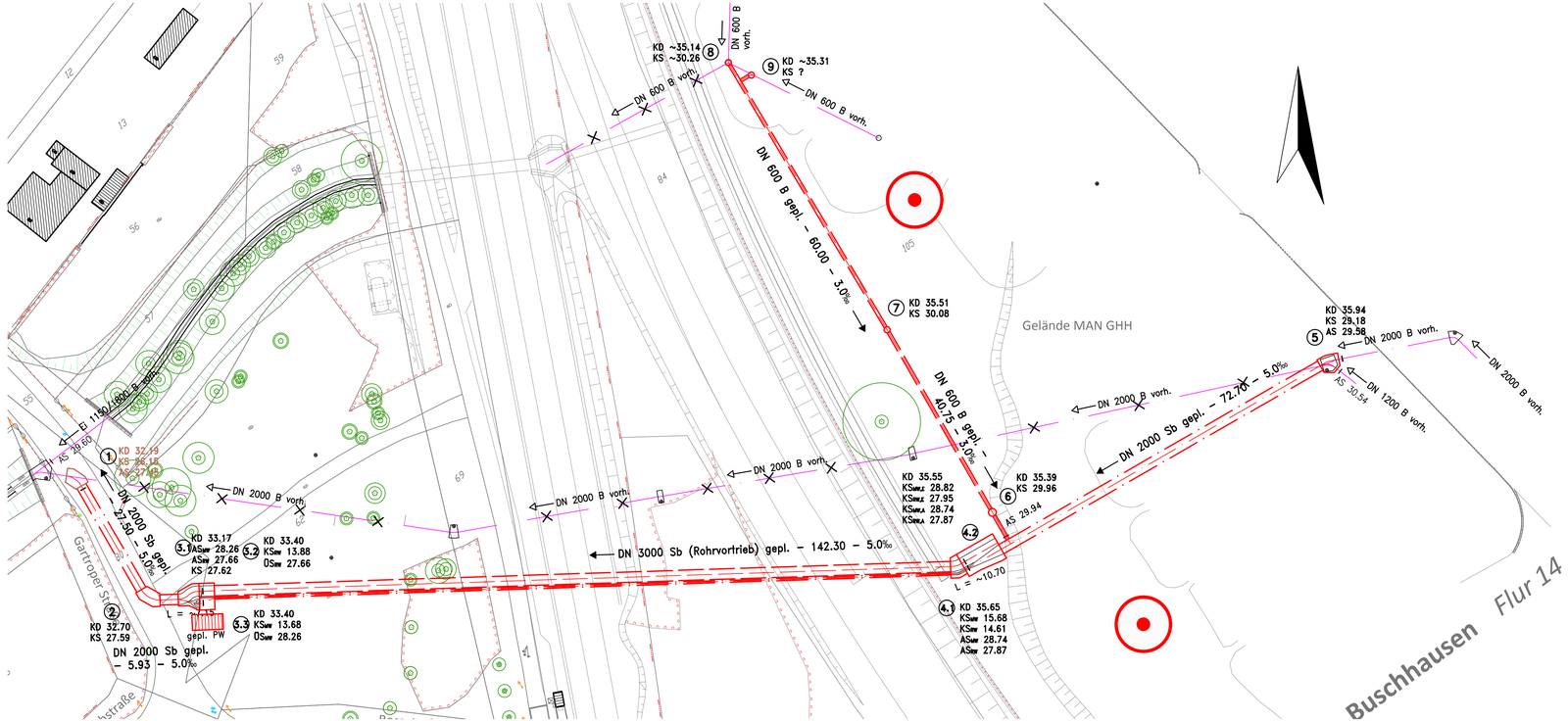
Maßnahme A/E 35

Die Fläche an der Gabelstraße nicht aufforsten!
Stattdessen sollen die Fläche im Bereich des Handbachs an der Weseler Straße (rund um das Forsthaus Handbeck) und im Grenzbereich zum Hiesfelder Wald östlich der Immenstraße genutzt werden.

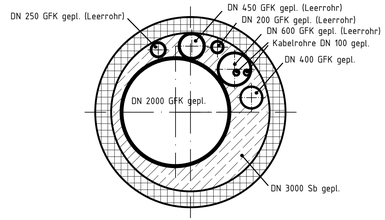
Heinrich Bahne
Vorsitzender des Landschaftsbeirats Oberhausen



Alle Maße, Rohrdurchmesser und Winkelangaben sind vor Ort eigenverantwortlich zu überprüfen!



Querschnitt Vortriebsrohr DN 3000 Sb mit innenliegenden Dükerleitungen und Leerrohren (schematische Darstellung)



gepl. Schächte 1 bis 5: Sonderbauwerke

Legende

- gepl. Kanalhaltungen mit Schächten
- vorh. Kanalhaltungen mit Schächten
- neu anzubindender Hausanschluss
- 1, 2, ... gepl. Schächte
- Haltung / Schacht zu entfernen — zu verdämmen
- DN 2000 B vorh. vorhandene Kanalhaltung
- DN 3000 Sb gepl. geplante Kanalhaltung
- Kampfmittelverdachtspunkt

KD	Höhe Kanaldeckel	B	Material: Beton
KS	Höhe Kanalsohle	GFK	Material: Gusseisen mit Kugelgraphit
AS	Sohlenhöhe Absturz	Sb	Material: Stahlbeton
ÜS	Sohlenhöhe Überlauf	Stz	Material: Steinzeug

Höhenanschlüsse

Niv. - Punkt: 900173, Sterkrader Straße 105, OB, Höhe: 31.229 m ü. NHN, 2012

Niv. - Punkt: 900185, BAB-Brücke Sterkrader Str., OB, Höhe: 33.302 m ü. NHN, 2012

Koordinaten im ETRS89-System

Alle Maße, Rohrdurchmesser und Winkelangaben sind vor Ort eigenverantwortlich zu überprüfen !

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

Rademacher
Bereich 5-6

Oberhausen,

Vorabzug

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen	Stadtbezirk: Oberhausen-Sterkrade

Baumaßnahme:

Düker Nordbeeck

von Gartroper Straße bis Gelände MAN GHH

Gez.:	16.12.13	Blümel	Maßstab 1 : 500	Lageplan
Bearb.:	16.12.13	Blümel		
Gepr.:				
Bereich Unterhaltung:				
Oberhausen,				Anlage 3

J:\ab_2013\Rosastrasse_KBP_2013\03_CAD\04_Genehmigungsplanung\2013_12_16_DuekerNordbeeck_04_Kanal_komplett.dwg

AKTENEXEMPLAR

ab am: 09. DEZ. 2013

WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Postfach 11 02 61, 46122 Oberhausen

PLEdoc GmbH
Fremdplanungsbearbeitung
Herrn Zäuner
Postfach 120255
45312 Essen

Ihr Zeichen:	
Ihre Nachricht vom:	
Unsere Zeichen:	WBO GmbH Kanäle und Straßen Planung
Name:	Carsten Blümel
Telefon:	0208 8578 361
Mobil:	
Telefax:	0208 8578 322
E-Mail:	carsten.bluemel @wbo.oberhausen.de
Datum:	09.12.2013

Bauvorhaben: Neubau Düker Nordbeeck
Ihr Schreiben vom 11.10.2013

Sehr geehrter Herr Zäuner,

Bezug nehmend auf Ihr o.g. Schreiben teilen wir Ihnen mit, dass am 06.12.2013 ein Gesprächstermin zwischen der Open Grid Europe GmbH und der WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO), Kanäle und Straßen, stattgefunden hat. Darin wurden die unterschiedlichen Planungen abgeglichen und Änderungen abgestimmt.

Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass die Kanalplanung der WBO entgegen Ihrer Forderung im o.g. Schreiben nicht geändert werden muss.

Für eventuelle Rückfragen stehen wir Ihnen gerne unter der o. a. Telefonnummer zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

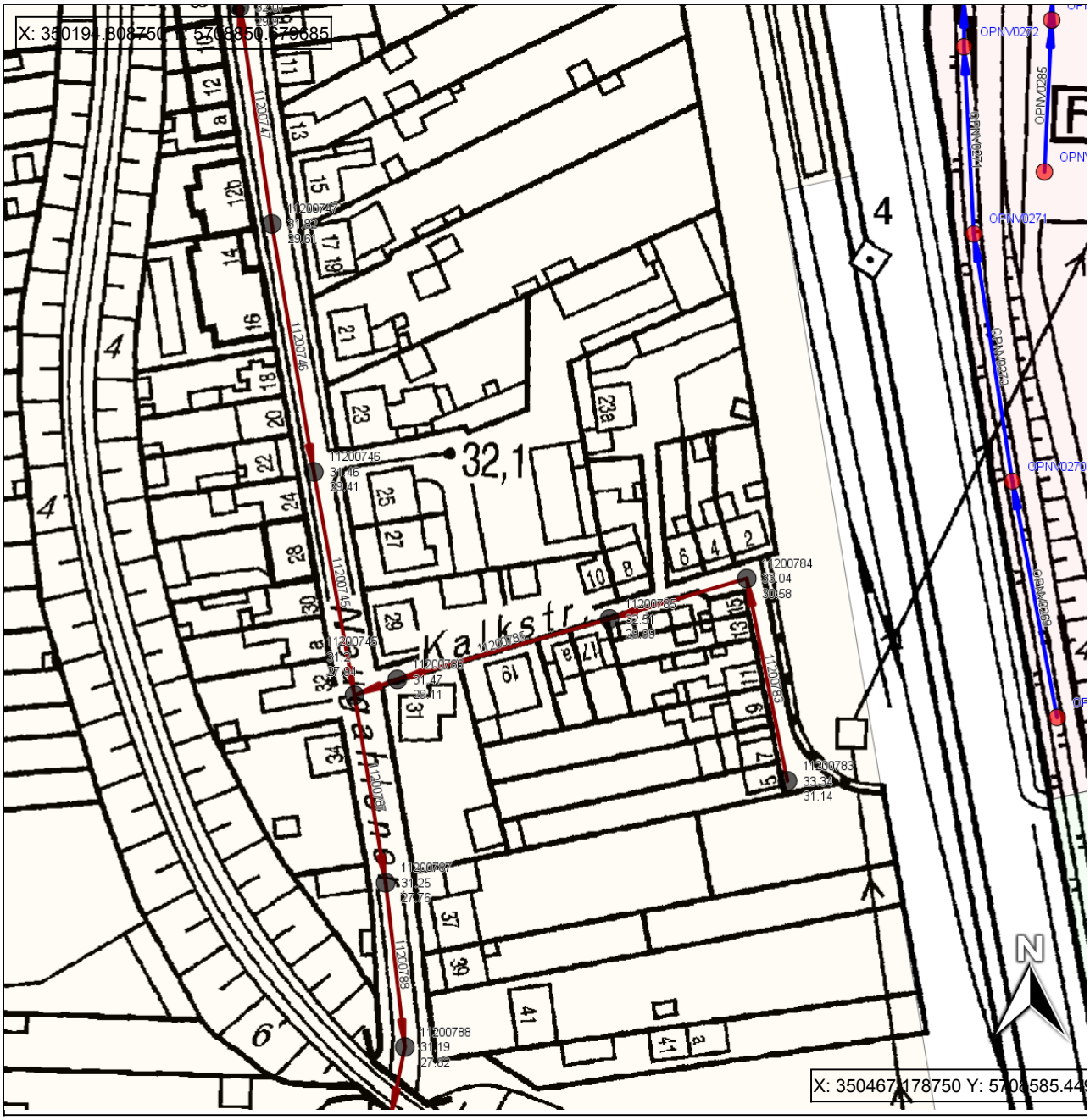
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH
In Vertretung

Klaus in der Beek

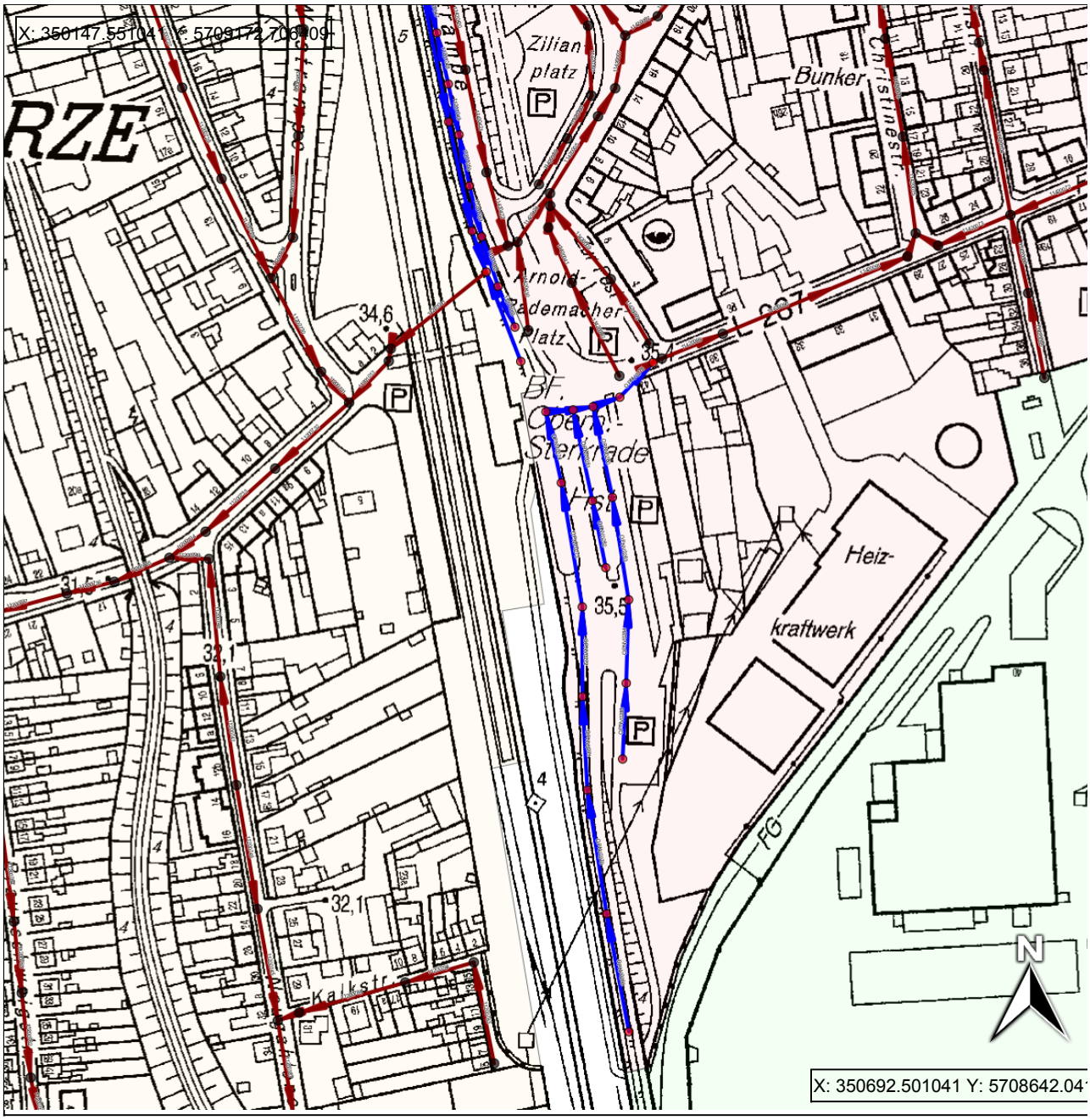
Im Auftrag

Martin Schulze

09.12.2013



Alle Maße, Rohrdurchmesser und Winkelangaben sind vor Ort eigenverantwortlich zu überprüfen!

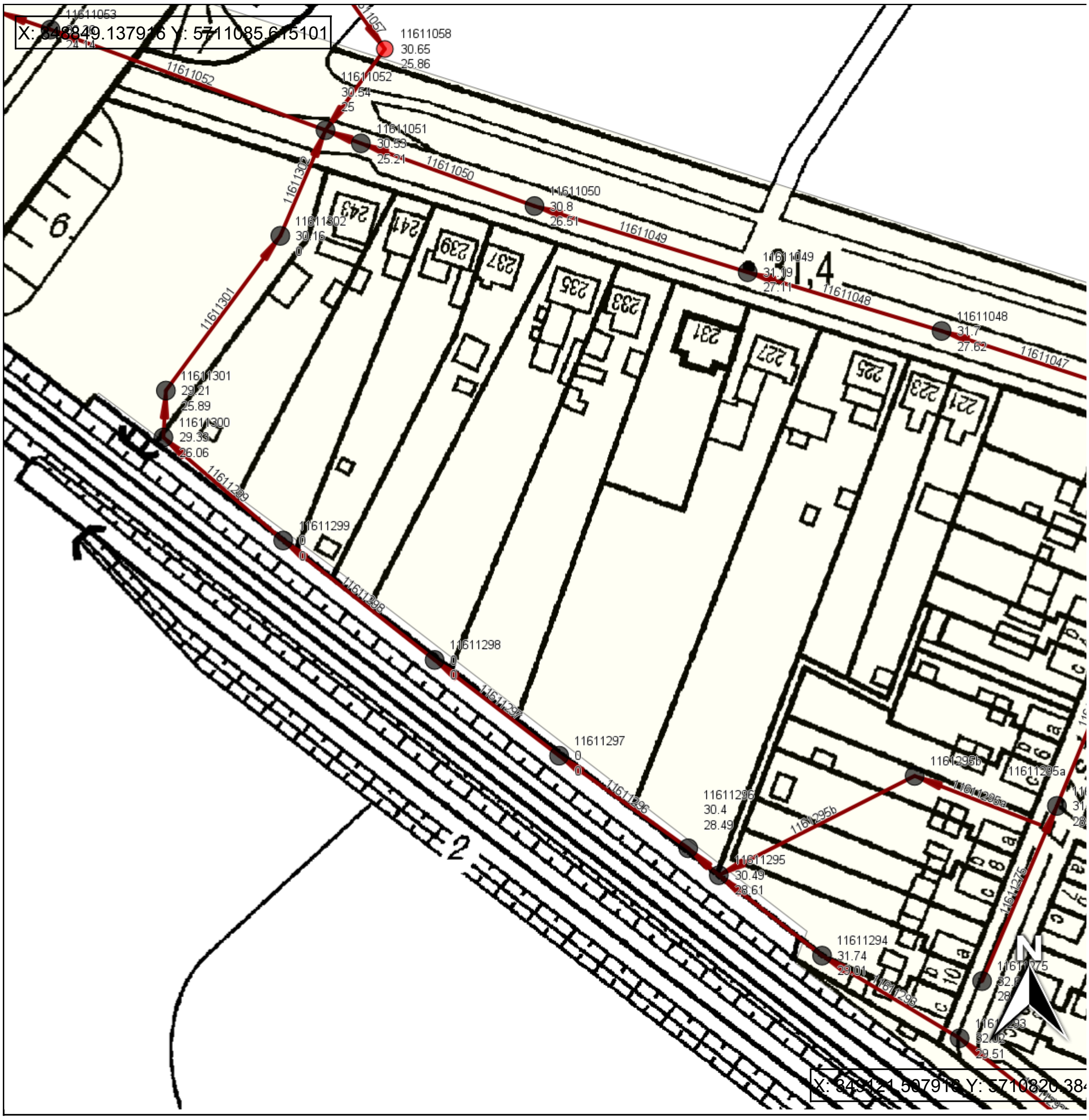


Alle Maße, Rohrdurchmesser und Winkelangaben sind vor Ort eigenverantwortlich zu überprüfen!

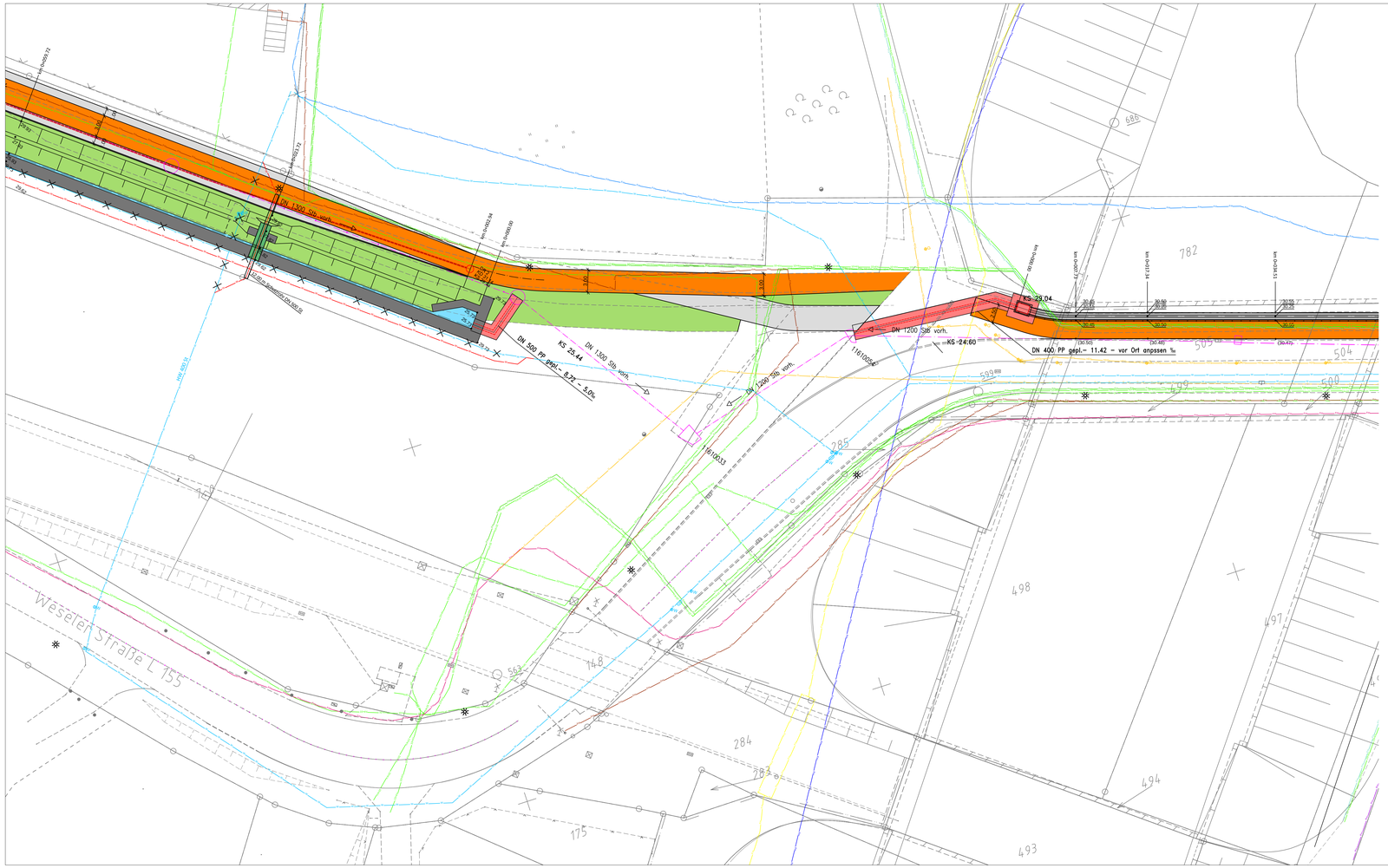
Anlage 7

21.01.20

Scale: 1 :



Alle Maße, Rohrdurchmesser und Winkelangaben sind vor Ort eigenverantwortlich zu überprüfen!



Legende

Versorgungsleitungen:

- Strom ≥ 10kV - EVO
- Strom ≥ 10kV - Mine Gas
- Strom 1kV - EVO
- Fernleitung - BP
- Fernleitung - BP
- Fernmeldekabel - EVO
- Fernmeldekabel - RAG
- Fernmeldekabel - RWW
- Fernmeldekabel - Straßen NRW
- Fernmeldekabel - Telekom/Unitymedia
- Fernmeldekabel - Verizon
- Fernmeldekabel - Versatel
- Gasleitung - EVO
- HD-Gasleitung - EVO
- Fernleitung - NWO
- Wasserleitung - RWW
- Fernleitung - Infracor

Gewässerbau:

- Gewässer geplant
- Sohlschalen Beton geplant
- Steinmatrazen als Gewässer-/Wegquerung
- Baum roden
- 30.76 Gewässerausbauhöhen geplant
- (30.76) Gewässerausbauhöhen vorhanden
- km 0+30.00 Stationierung in Kilometer

Kanalbau:

- provisorischer Kanalanschluss DN 400 geplant

Straßenbau:

- Geh-/Radweg geplant, b = 2.50 m
- 30.76 Straßenausbauhöhen geplant
- (30.76) Straßenausbauhöhen vorhanden

Änderungen	Datum	Name
Trassenänderung Kanalanschlüsse wg. Grundwasser	10.09.2013	Jendrollik
Trassenänderung wegen den vorh. Produktleitungen	09.07.2013	Jendrollik

Stadt Oberhausen
Dezernat 5 Planen - Bauen - Wohnen

Vorab zur Genehmigungsplanung

Klunk
Technischer Beigeordneter

Eickenbacher
Bereich 5-6

Oberhausen,

Oberhausen,

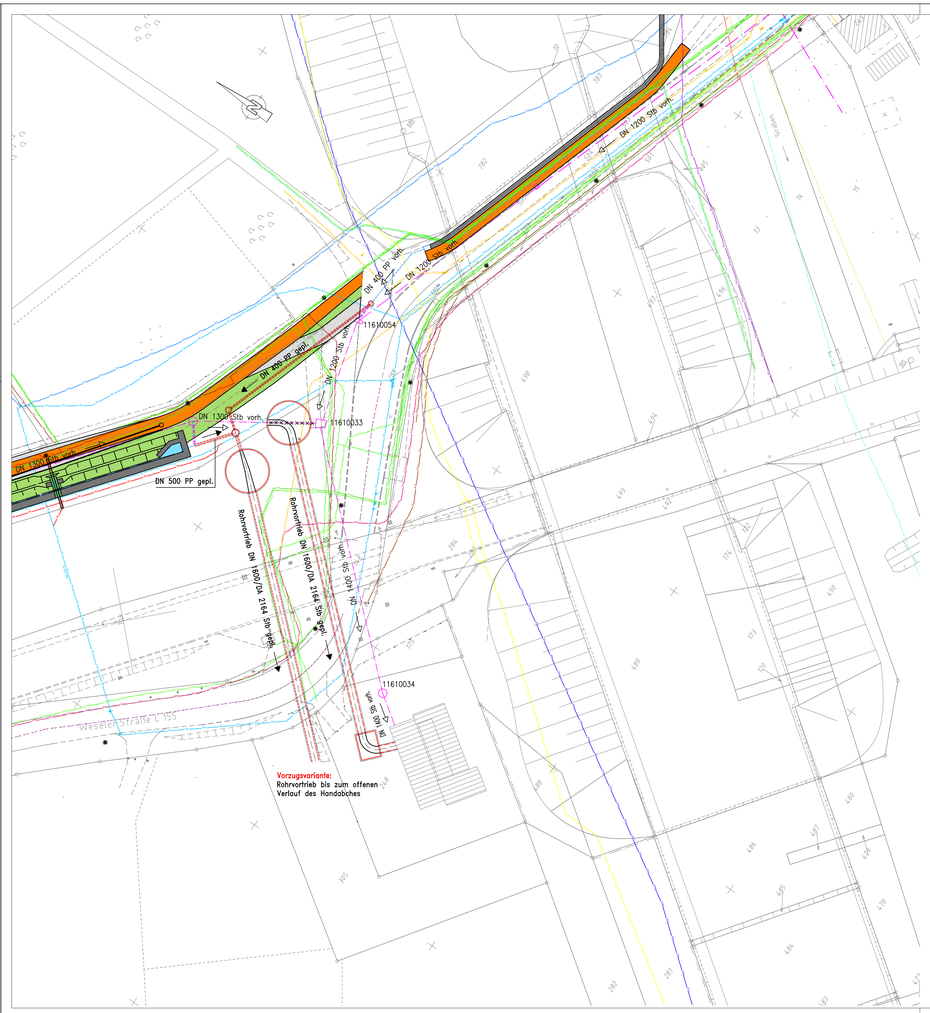
WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen

Stadtbezirk: Sterkrade

Baumaßnahme:
Gewässerentflechtung Handbach und Laubgraben
- Laubgraben -

Gez.:	17.08.12	Jendrollik	Maßstab 1 : 250	Lageplan Entflechtung Laubgraben/Handbach
Bearb.:	17.08.12	Jendrollik		
Gepr.:				
Bereich Unterhaltung:				
Oberhausen,				Anlage 8



Legende

Versorgungsleitungen:

- Strom ≥ 10kV - EVO
- Strom ≥ 10kV - Mine Gas
- Strom 1kV - EVO
- Fernleitung - BP
- Fernleitung - BP
- Fernmeldekabel - EVO
- Fernmeldekabel - RAG
- Fernmeldekabel - RWW
- Fernmeldekabel - Straßen NRW
- Fernmeldekabel - Telekom/Unitymedia
- Fernmeldekabel - Verizon
- Fernmeldekabel - Versatel
- Gasleitung - EVO
- HD-Gasleitung - EVO
- Fernleitung - NWO
- Wasserleitung - RWW
- Fernleitung - Infracor

Kanalbau:

- Kanalanschluss DN 400 PP Laubgraben
- Kanalanschluss DN 500 PP Handbach
- Rohrvortrieb DN 1600/ DA 2164 Stb Gewässerentflechtung Handbach/Laubgraben
- Rohrvortrieb DN 1600/ DA 2164 Stb Mischwasser

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

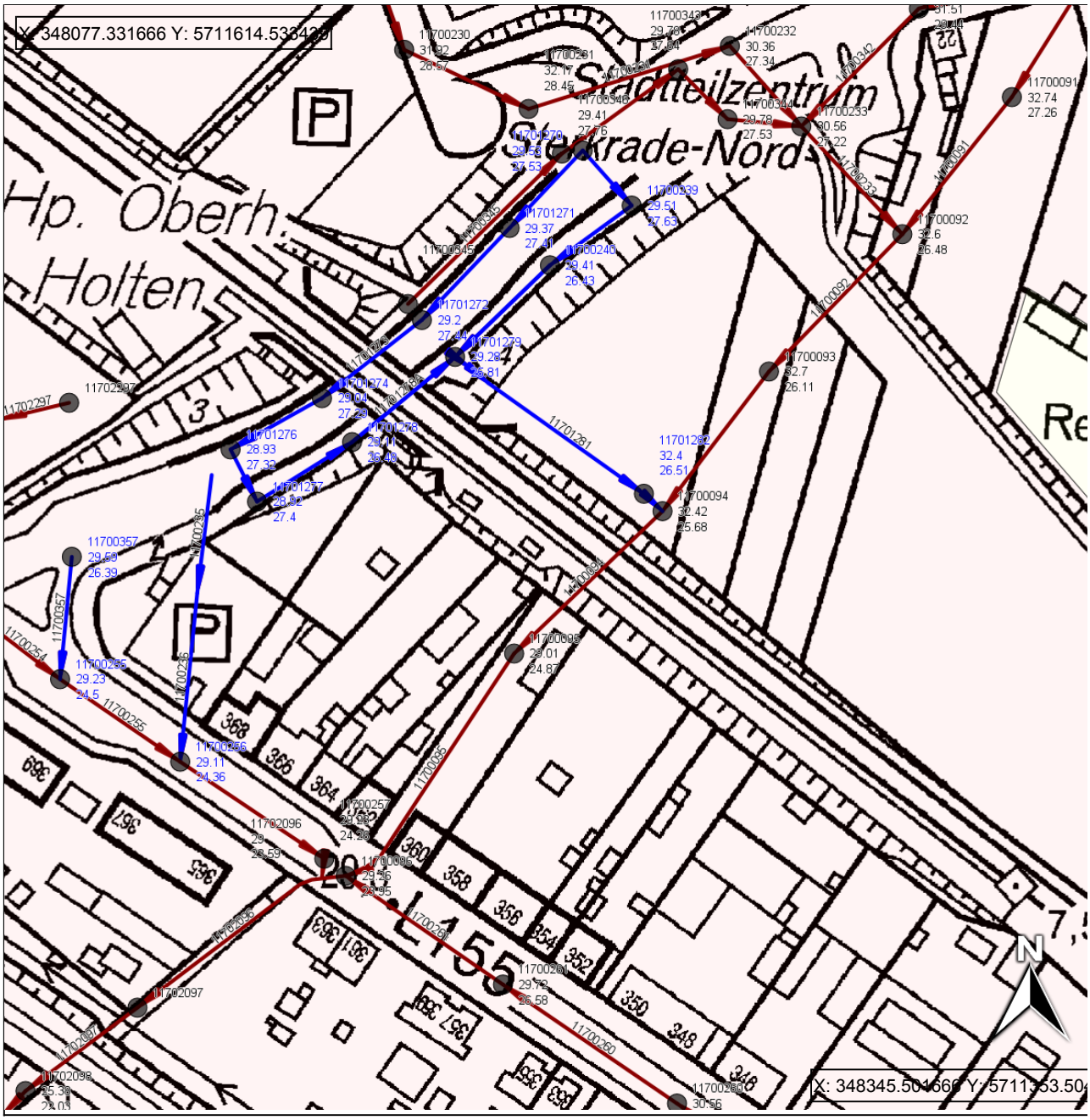
Vorabzug Entwurfsplanung

Rademacher
Bereich 5-6

Oberhausen,

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen			Stadtbezirk: Sterkrade	
Baumaßnahme: Reinwasserpumpwerk Handbach - Entflechtung des vorhandenen Mischwasserkanals -				
Gez.:	27.01.14	Jendrolik	Maßstab 1 : 500	Lageplan Kanalbau
Bearb.:	27.01.14	Jendrolik		
Gepr.:				
Bereich Unterhaltung:				
Oberhausen,				Anlage 9



Alle Maße, Rohrdurchmesser und Winkelangaben sind vor Ort eigenverantwortlich zu überprüfen!

Anschluss an den Bestand!

Beginn der Baustrecke

Abstellfläche für 5 Papier- und Altglascontainer!

Feuerwehrzufahrt !

Feuerwehrzufahrt !

Stellplatzbilanz:
- 97 PKW-Stellplätze
- 5 Behinderten Stellplätze
- 20 Fahrrad-Doppelboxen
- 28 Fahrradstellplätze

Feuerwehr !
Aufstell- und Bewegungsfläche

Feuerwehr !
Aufstell- und Bewegungsfläche

Feuerwehr !
Direkter Zugang zum Gleiskörper

Planung Bahnsteiganlage nachrichtlich! (Fa. Pöyry)

Nutzlänge Bahnsteig 180 m

Flächenaufteilung:

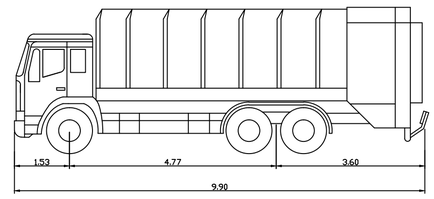
A Fahrbahn	=	ca. 2.156 m²
A Parkfläche	=	ca. 1.290 m²
A Gehweg	=	ca. 930 m²
A Grünfläche	=	ca. 1.672 m²
A gesamt	=	ca. 6.048 m²

Legende :

- zu beseitigender Baum
- vorh. Baum
- neuer Baum
- vorh. Straßenbeleuchtung
- vorh. Straßenbel. entfällt
- neue Straßenbeleuchtung gem. Angaben der EVO
- vorhandener Straßenablauf
- vorhandener Straßenablauf entfällt
- neuer Straßenablauf
- Bordstein abgesenkt

- Grünfläche — 10 cm Oberboden
- Gehweg — Pflasterplatte 30/20/8, grau, ohne Fase
- Geh- und Radweg — Pflasterstein 30/20/8, grau, ohne Fase
- Fahrbahn — Asphaltbauweise, Belastungsklasse 1.0
- Parkstreifen — Pflasterstein 20/10/8, anthr., mit Fase, Belastungsklasse 0.3
- Pflasterfläche — Pflasterstein 20/10/8, anthrazit

Bemessungsfahrzeug Schleppflächen:
Müllfahrzeug 3-achsig (Wendekreisradius 10.25m)



HINWEIS:
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen (FB 5-2-10).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im System ETRS89 (Stand 09/2011)
Höhe: m.ü.NHN im Bezugssystem DHHN 92

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

Rademacher
Bereich 5-6

Oberhausen,

Vorabzug

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen			Stadtbezirk:	Oberhausen-Sterkrade
Baumaßnahme: Neubau P+R - Platz Bahnhof Holten (Teil Nord) von Schmachtendorfer Straße bis Anschluss geplanter Bahnsteig DB				
Gez.:	25.02.14	Dorszyk	Maßstab 1 : 250	Lageplan -Schleppflächen- -Entwurf-
Bearb.:	25.02.14	Dorszyk		
Gepr.:				
Bereich Unterhaltung:				
Oberhausen,				Unterlage 1.2 Blatt 1

O:\Planung\Klaska\Bhf Holten\P+R Platz\CAD\2014_02_25_P+R_Bhf Holten_Lageplan_Teil Nord.dwg

Stellplatzbilanz:
- 45 PKW-Stellplätze
- 3 Behindertenstellplätze
- 32 Fahrradstellplätze (Kollektivbox)
- 12 Fahrradstellplätze (6 Bügel)
- 7 Motorradstellplätze

WC-Anlage STOAG
auf Betonfundament

Bunkeranlage wird gem. Vorgabe
FB 5-6-20 verdämmt!

Kollektive Fahrradbox
für 32 Fahrräder
auf Betonfundament

Digitale Fahrgast-Info (DFI)
gem. Vorgaben STOAG

Bushaltestellenhäuschen
entfällt!

Bushaltestellenhäuschen
entfällt!

Ausbauende

Abschnitt 1
Abschnitt 2
Abschnitt 3

Linie 960
Linie 918
Linie 954

Buskapstein Aufstrich 16 cm

Schmachter Straße
Emmericher Straße
Weseler Straße
Bahnstraße

Park & Ride

vorh. Ausbau L155 Weseler Straße

Legende

- zu beseitigender Baum
- vorh. Baum
- neuer Baum
- vorh. Straßenbeleuchtung
- vorh. Straßenbel. entfällt

die neuen Beleuchtungsstandorte sind gemäß den Vorgaben der EVO zu errichten:

- Phillips LUMA2, 80 LED, LPH 10m
- 2x Phillips LUMA2, 120 LED, LPH 10m Doppelausleger 155mm
- Phillips LUMA2, 80 LED, LPH 7,5m Peitsche
- vorh.Straßenablauf
- A1-24 neuer Straßenablauf nach DIN 4052
- vorh. Lichtsignalmast
- vorh. Lichtsignalmast entfällt

- Grünfläche 20 cm Oberboden
- Gehweg Pflasterplatte 30/20/8, grau, mit Fase
- Radweg Pflasterstein 20/10/8, rot, ohne Fase
- Fahrbahn Kreisverkehr Asphaltbauweise, Belastungsklasse 10
- Fahrbahn Busverkehr Asphaltbauweise, Belastungsklasse 10
- Fahrbahn P+R - Platz Asphaltbauweise, Belastungsklasse 1,0
- Zufahrt Pflasterstein 20/10/8, grau, mit Fase Ellbogenverband
- Parkfläche Pflasterstein 20/10/8, anthrazit, mit Fase Belastungsklasse 0,3
- 1-reihige Rinne Rinnenstein 24/16/14
- Bordstein abgesenkt
- Noppenplatte 30/30/8, weiß, im Ausrundungsbereich taktile Markierung / Beschichtung
- Rippenplatte 30/30/8, weiß, im Ausrundungsbereich taktile Markierung / Beschichtung
- Hochpunkt Gradiente
- Tiefpunkt Gradiente
- 54.34 geplante Höhe
- (54.34) vorh. Höhe anhalten
- Bauabschnittsgrenzen

HINWEIS:
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen!

Die aktuellen Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS-1 und RMS-2) und für die wegweisende Beschilderung (RWB) sowie die Straßenverkehrsordnung (StVO) sind zu beachten!

Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5-2-10 (Stand 10/2012).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im System ETRS89
Höhe: m.ü.NN im Bezugssystem DHHN 12
Bo.-Nr. 30809 Bahnstraße 12 29.239 m.ü.NN (2002)
Bo.-Nr. 31208 Tackstraße 36.705 m.ü.NN (2002)

Änderungen	Datum	Name
Beleuchtung gem. Vorgaben EVO (Hr. Deppe)	02.09.2013	Dorszyk
Verkürzung P+R-Platz um ca. 7m und kollektive Fahrradbox für 32 Fahrräder gem. Freizeichnung FB 5-6-20 (Hr. Grolik)	02.09.2013	Dorszyk

Stadt Oberhausen
Dezernat 5 Planen, Bauen

Klunk
Technischer Beigeordneter
gez. Klunk
Oberhausen, 16.08.2013

Rademacher
Bereich 5-6
gez. o.V.i.A. Klockhaus
Oberhausen, 16.08.2013

12.08.2013 gez. Grolik

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen | Stadtbezirk: Oberhausen-Sterkrade

Baumaßnahme:
Ausbau Knotenpunkt L155 / L4 / L397
zu einem Kreisverkehrsplatz
Neubau P+R-Platz Bahnhof Holten (Teil Süd) und Busbahnhof an der Emmericher Straße

			Maßstab	Lageplan
Gez.:	24.07.13	Dorszyk	1 : 250	
Bearb.:	24.07.13	Dorszyk		
Gepr.:	25.07.13	Jebing		-Ausführungsplanung-
Bereich Unterhaltung: gez. Croonenbroeck, 29.07.2013				
Oberhausen, 29.07.2013 gez. i.V. Croonenbroeck				Anlage 12

O:\Planung\Dorszyk\Kreisverkehr Bahnstraße_Weseler Straße\CAD\2013_08_16_KV Bahnstraße_P+R-Platz Süd_Busbhf Emmericher Straße_AP_Lageplan_Freizeichnung.dwg



Legende

- Fremdeigentum
- Eigentum der Stadt Oberhausen
- DN 300 Stz vorh. — vorhandene Kanalhaltung
- DN 500 B gepl. — geplante Kanalhaltung
- geplante Kanalbaugrube

Alle Maße, Rohrdurchmesser und Winkelangaben sind vor Ort eigenverantwortlich zu überprüfen !

Änderungen	Datum	Name
Kanalinformationen nach Bestandsplan 1. BA geändert	22.01.2014	Blümel

Flur	Flurstück(e)	Eigentümer
8	1026 - 1028	Fremdeigentum
	1033	Fremdeigentum
	1153	Fremdeigentum
	1154, 1254, 1266	Stadt Oberhausen
	1287	Regionalverband Ruhr
	1289, 1306	Stadt Oberhausen
	1396	Fremdeigentum
	1418	Deutsche Telekom AG
	1510	Thyssen Verwaltungs GmbH & Co.KG
	1556	Fremdeigentum
	1579	Thyssen Verwaltungs GmbH & Co.KG
	1580	Fremdeigentum
	1582, 1583	Fremdeigentum
	1667	Fremdeigentum
	1668, 1669	Fremdeigentum
	1670	Fremdeigentum
	1671	Fremdeigentum
	1672	Fremdeigentum
	1673	Fremdeigentum
	1674	Fremdeigentum
	1742, 1745	Stadt Oberhausen
25	67, 68	Fremdeigentum
	75	Fremdeigentum
	76, 77	Fremdeigentum
	123	Fremdeigentum

Flur	Flurstück(e)	Eigentümer
25	129	Fremdeigentum
	130	Fremdeigentum
	131	Regionalverband Ruhr
	133	Fremdeigentum
	134	Fremdeigentum
	135	Fremdeigentum
	157	Fremdeigentum
	158	Fremdeigentum
	161	Fremdeigentum
	162	Stadt Oberhausen
	169	Fremdeigentum
	198, 199	Regionalverband Ruhr
	222 - 226	Fremdeigentum
	306	Stadt Oberhausen
26	2, 23, 24	Stadt Oberhausen
	31, 92	Fremdeigentum
	93 - 97	Fremdeigentum
	181	Stadt Oberhausen
	194	ThyssenKrupp Verwaltungs GmbH
27	281, 350 - 354, 357, 358	Stadt Oberhausen
	404	Fremdeigentum
	405	Deutsche Bahn Netz AG
	486	Stadt Oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5 Planen, Bauen, Wohnen

Klunk
Technischer Beigeordneter

Rademacher
Bereich 5-6

Oberhausen,

Oberhausen,
30.01.13

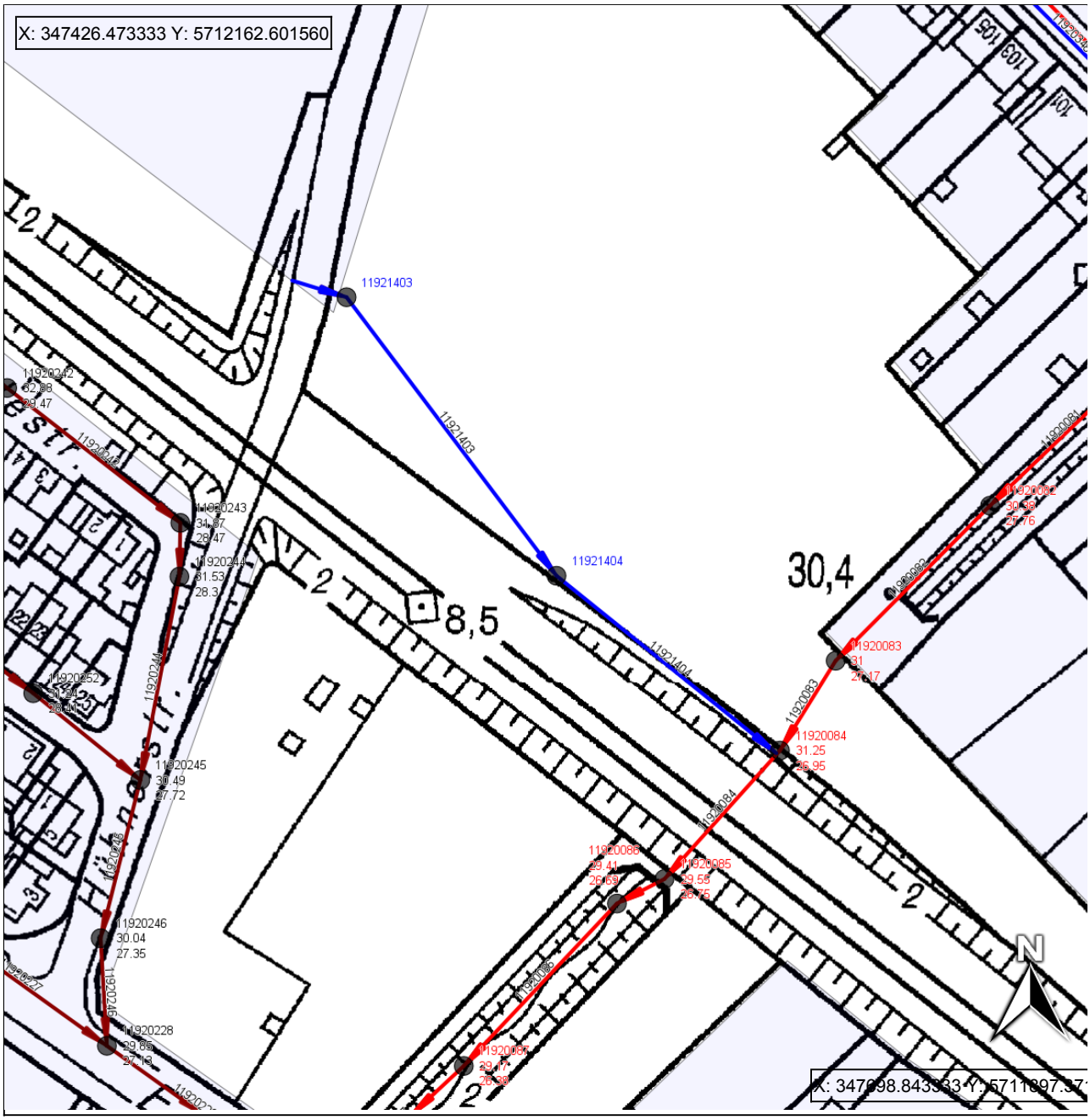
WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen | Stadtbezirk: Oberhausen-Sterkrade

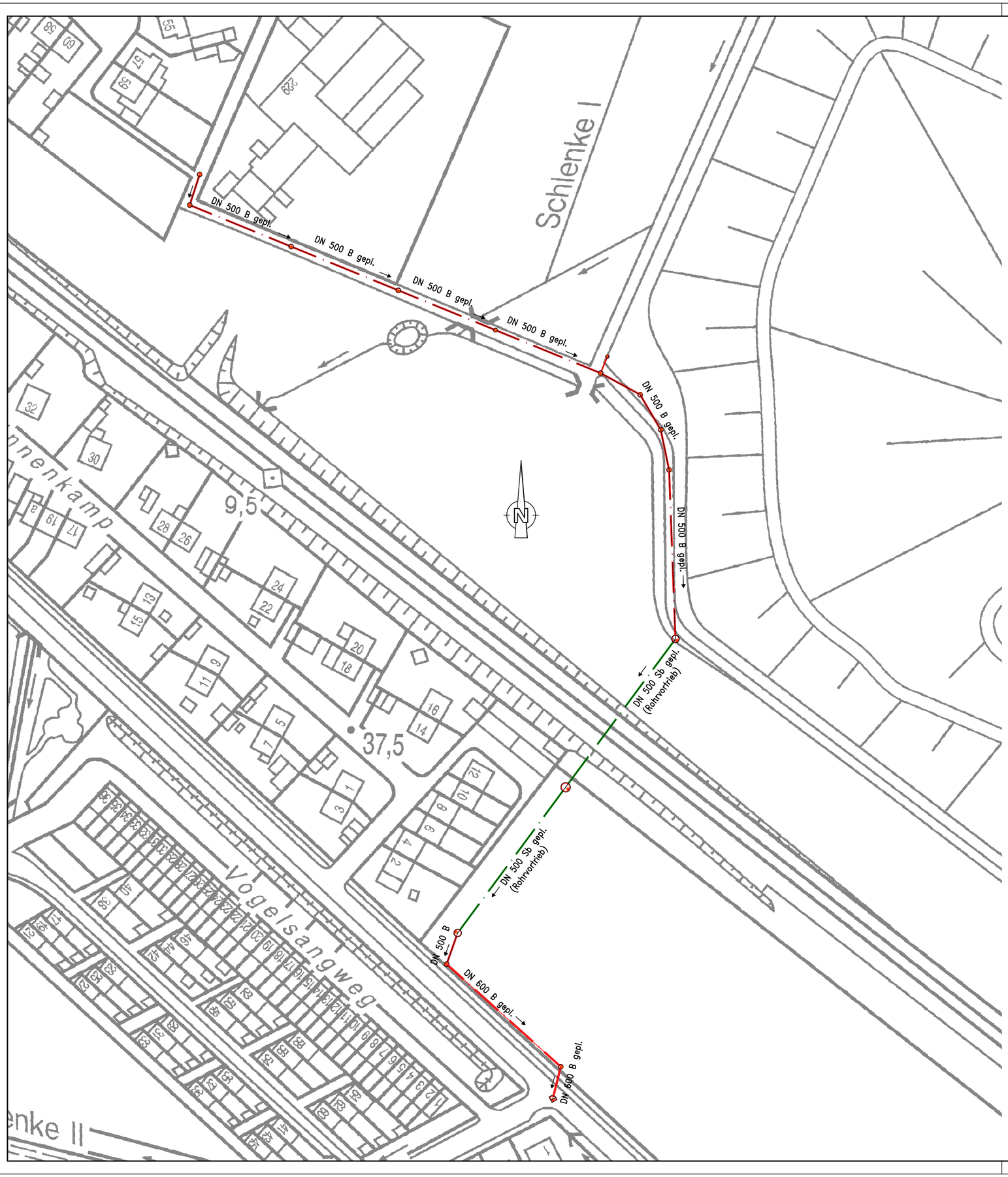
Baumaßnahme:
Kanäle Am Handbruch / Bahnstraße (1. bis 4. BA)
von Anschluss Sammler Pumpwerk bis Bahnstraße und von Am Handbruch bis Oranienstraße

Gez.:	10.12.12	gez. Blümel	Maßstab 1 : 500	Eigentum
Bearb.:	10.12.12	gez. Blümel		
Gepr.:	28.12.12	gez. Schulze		
Bereich Unterhaltung:	03.01.13	gez. Croonenbroeck		
Oberhausen, 19.12.12		gez. in der Beek		Anlage 13

J:\ab_2013\Am_Handbruch_KBP_2013\03_CAD\05_Ausfuehrungsplanung\[2014_01_22_Bahnstraße_BA2_05_komplett.dwg]



Alle Maße, Rohrdurchmesser und Winkelangaben sind vor Ort eigenverantwortlich zu überprüfen!



Anpassungen nach ersten Ergebnissen aus dem LBP	15.02.2012	Jendrollik
Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

Rademacher
Bereich 5-4

Vorabzug

Oberhausen,

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

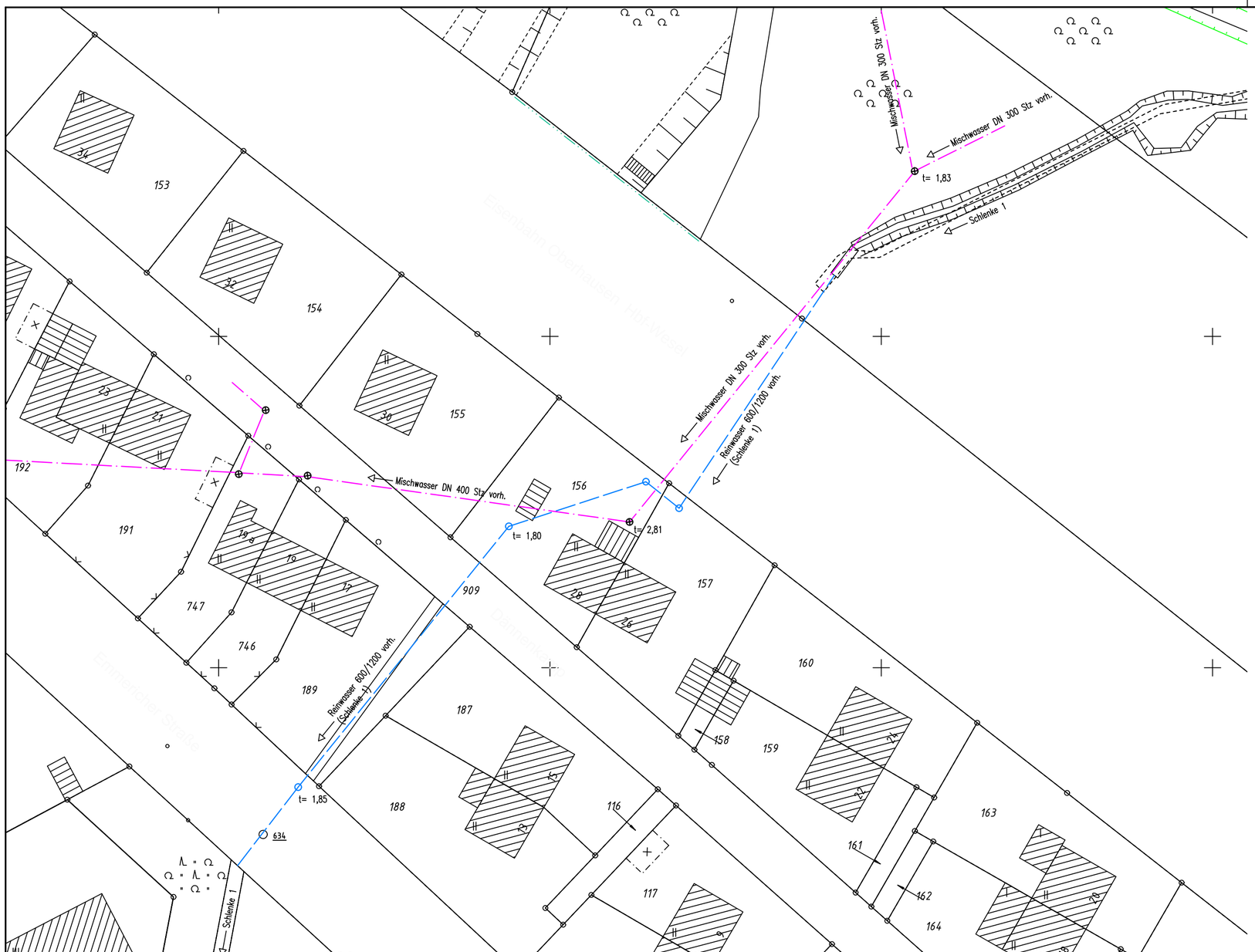
Kanäle und Straßen	Stadtbezirk: Sterkrade

Baumaßnahme:

Kanalerneuerung Dännenkamp/Dellerheide

von Dellerheide Haus Nr. 59 bis Tackstraße

Gez.:	28.08.11	Jendrollik	Maßstab	Lageplan Kanalplanung
Bearb.:	28.08.11	Jendrollik	1 : 1000	
Gepr.:				
Bereich Unterhaltung:				
Oberhausen,				Anlage 15



Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

Rademacher
Bereich 5-

Vorabzug

Oberhausen,

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen	Stadtbezirk: Sterkrade

Baumaßnahme:

Kanalerneuerung Dännenkamp/Dellerheide

von Dellerheide Haus Nr. 59 bis Tackstraße

Gez.:	28.01.14	Verhoeven	Maßstab	Lageplan Schlenke 1
Bearb.:	28.01.14	Verhoeven	1 : 500	
Gepr.:				
Bereich Unterhaltung:				
Oberhausen,				Anlage 16



Legende :

- vorh. Baum entfällt
- vorh. Baum
- neuer Baum
- vorh. Straßenbel. entfällt
- vorh. Straßenbeleuchtung
- neue Straßenbeleuchtung
  neue Beleuchtungsstandorte gemäß Vorgaben der EVO
- vorh. Straßenablauf
- vorh. Straßenablauf entfällt
- neuer Straßenablauf nach DIN 4052
- Bordstein abgesenkt

- Grünfläche / Kreisinsel
  20 cm Oberboden, Rasenansaat
- Gehweg
  Pflasterplatte 30/20/8, grau, ohne Fase
- Radweg
  Pflasterstein 20/10/8, rot, ohne Fase
- komb. Geh-/Radweg
  Pflasterplatte 30/20/8, grau, ohne Fase
- Fahrbahn / Kreisfahrbahn
  Asphaltbauweise, Bauklasse III / II
- Sicherheitstrennstreifen
  Pflasterstein 20/10/8, grau, ohne Fase
- Parkstreifen
  Pflasterstein 20/10/8, anthr., mit Fase
- Fahrbahnteiler
  Pflasterstein 20/10/8, anthr., mit Fase
- Wirtschaftsweg
  8 cm Asphalttragdeckschicht
- Wirtschaftsweg
  25 cm Schottertragschicht
- Bankett
  20 cm Schotterrasen
- Böschung
- Rasengittersteine
- Rekultivierung

HINWEIS:
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5-2-10 (Stand 03/2011).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im System ETRS89
Höhe: m.ü.NN im Bezugssystem DHHN 12
Bo.-Nr. 30451 Weseler Straße 243 31.363 m.ü.NN (2002)
Bo.-Nr. 30417 Weierstraße 39.558 m.ü.NN (1998)

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

Rademacher
Bereich 5-2

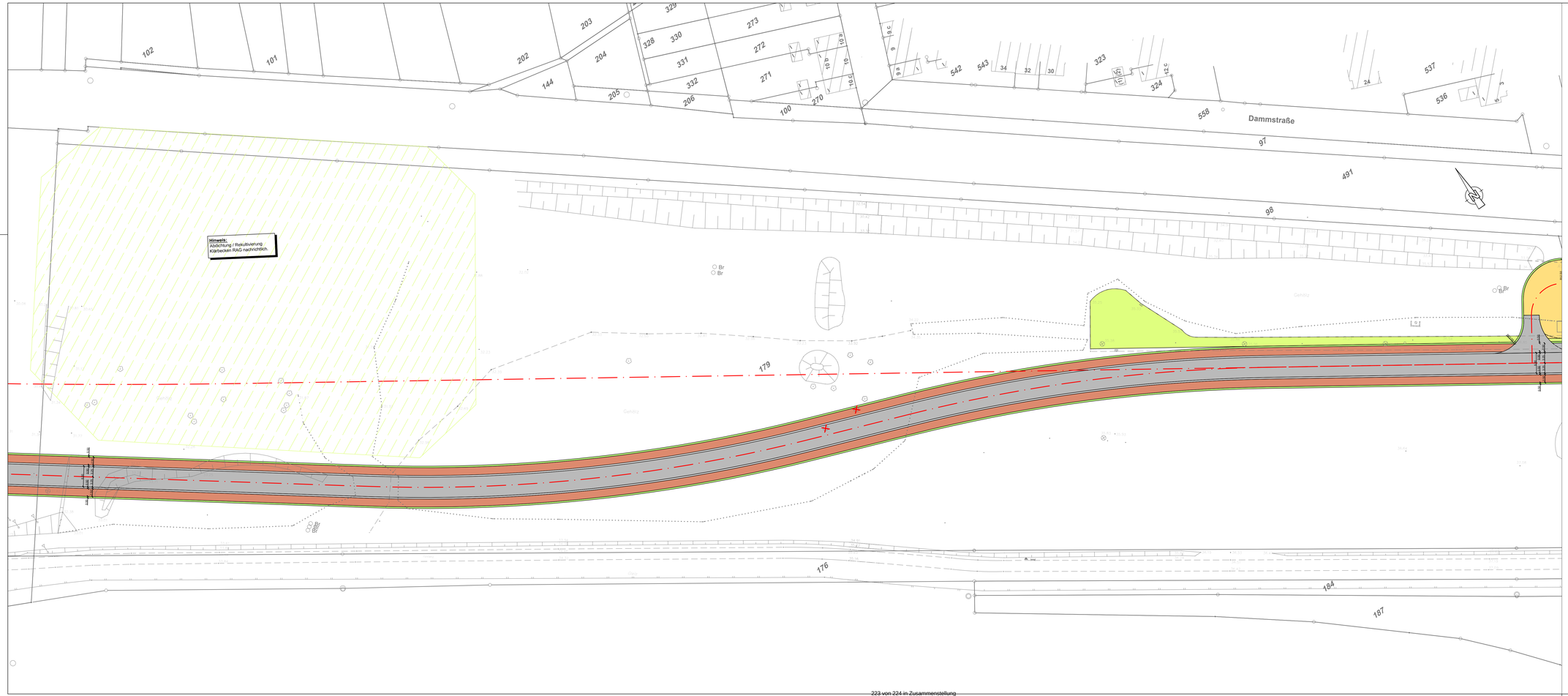
Vorabzug

Oberhausen,

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen			Stadtbezirk:	Oberhausen - Sterkrade
Baumaßnahme: Neubau der L215n von Weseler Straße bis Weierstraße				
Gez.:	17.02.14	Dorszyk	Maßstab 1 : 500	Lageplan - Entwurf - - VARIANTE 2 -
Bearb.:	17.02.14	Dorszyk		
Gepr.:				
Bereich Unterhaltung:				
Oberhausen,				Unterlage 1 Blatt 1

J:\ab_2013\L215n_GVIG_2013\03_CAD\03_Entwurfsplanung\2014_02_18_L215n_Entwurf_Variante2.dwg



Legende :

- vorh. Baum entfällt
- vorh. Baum
- neuer Baum
- vorh. Straßenbel. entfällt
- vorh. Straßenbeleuchtung
- neue Straßenbeleuchtung
  neue Beleuchtungsstandorte gemäß Vorgaben der EVO
- vorh. Straßenablauf
- vorh. Straßenablauf entfällt
- neuer Straßenablauf nach DIN 4052
- Bordstein abgesenkt

- Grünfläche / Kreisinsel
  20 cm Oberboden, Rasenansaat
- Gehweg
  Pflasterplatte 30/20/8, grau, ohne Fase
- Radweg
  Pflasterstein 20/10/8, rot, ohne Fase
- komb. Geh-/Radweg
  Pflasterplatte 30/20/8, grau, ohne Fase
- Fahrbahn / Kreisfahrbahn
  Asphaltbauweise, Bauklasse III / II
- Sicherheitstrennstreifen
  Pflasterstein 20/10/8, grau, ohne Fase
- Parkstreifen
  Pflasterstein 20/10/8, anthr., mit Fase
- Fahrbahnteiler
  Pflasterstein 20/10/8, anthr., mit Fase
- Wirtschaftsweg
  8 cm Asphalttragdeckschicht
- Wirtschaftsweg
  25 cm Schottertragschicht
- Bankett
  20 cm Schotterrasen
- Böschung
- Rasengittersteine
- Rekultivierung

HINWEIS:
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5-2-10 (Stand 03/2011).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im System ETRS89
Höhe: m.ü.NN im Bezugssystem DHHN 12
Bo.-Nr. 30451 Weseler Straße 243 31.363 m.ü.NN (2002)
Bo.-Nr. 30417 Weierstraße 39.558 m.ü.NN (1998)

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

Rademacher
Bereich 5-2

Vorabzug

Oberhausen,

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen	Stadtbezirk: Oberhausen - Sterkrade

Baumaßnahme:

Neubau der L215n

von Weseler Straße bis Weierstraße

Gez.:	17.02.14	Dorszyk	Maßstab 1 : 500	Lageplan - Entwurf - - VARIANTE 2 -
Bearb.:	17.02.14	Dorszyk		
Gepr.:				
Bereich Unterhaltung:				
Oberhausen,				Unterlage 1 Blatt 2

J:\ab_2013\L215n_GVIG_2013\03_CAD\03_Entwurfsplanung\2014_02_18_L215n_Entwurf_Variante2.dwg



Legende :

- vorh. Baum entfällt
- vorh. Baum
- neuer Baum
- vorh. Straßenbel. entfällt
- vorh. Straßenbeleuchtung
- neue Straßenbeleuchtung
  neue Beleuchtungsstandorte gemäß Vorgaben der EVO
- vorh. Straßenablauf
- vorh. Straßenablauf entfällt
- neuer Straßenablauf nach DIN 4052
- Bordstein abgesenkt

- Grünfläche / Kreisinsel — 20 cm Oberboden, Rasenansaat
- Gehweg — Pflasterplatte 30/20/8, grau, ohne Fase
- Radweg — Pflasterstein 20/10/8, rot, ohne Fase
- komb. Geh-/Radweg — Pflasterplatte 30/20/8, grau, ohne Fase
- Fahrbahn / Kreisfahrbahn — Asphaltbauweise, Bauklasse III / II
- Sicherheitstrennstreifen — Pflasterstein 20/10/8, grau, ohne Fase
- Parkstreifen — Pflasterstein 20/10/8, anthr., mit Fase
- Fahrbahnteiler — Pflasterstein 20/10/8, anthr., mit Fase
- Wirtschaftsweg — 8 cm Asphalttragdeckschicht
- Wirtschaftsweg — 25 cm Schottertragschicht
- Bankett — 20 cm Schotterrasen
- Böschung
- Rasengittersteine
- Rekultivierung

HINWEIS:

Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5-2-10 (Stand 03/2011).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im System ETRS89
Höhe: m.ü.NN im Bezugssystem DHHN 12
Bo.-Nr. 30451 Weseler Straße 243 31.363 m.ü.NN (2002)
Bo.-Nr. 30417 Weierstraße 39.558 m.ü.NN (1998)

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen

Rademacher
Bereich 5-2

Vorabzug

Oberhausen,

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kanäle und Straßen		Stadtbezirk:	Oberhausen - Sterkrade	
Baumaßnahme:	Neubau der L215n von Weseler Straße bis Weierstraße			
Gez.:	17.02.14	Dorszyk	Maßstab	Lageplan - Entwurf - - VARIANTE 2 -
Bearb.:	17.02.14	Dorszyk	1 : 500	
Gepr.:				
Bereich Unterhaltung:				
Oberhausen,				Unterlage 1 Blatt 3

J:\ab_2013\L215n_GVIG_2013\03_CAD\03_Entwurfsplanung\2014_02_18_L215n_Entwurf_Variante2.dwg