

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/1196-01	Termin 14.12.2015	Rat der Stadt		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
12.11.2015	Planungsausschuss	K			
26.11.2015	Umweltausschuss	K			
14.12.2015	Rat der Stadt	K			

Berichtsgegenstand

Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.1 (Oberhausen Hbf - Rosastraße)

Sachdarstellung

Das Eisenbahnbundesamt hat am 24.09.2015 den Planfeststellungsbeschluss für den ersten Abschnitt der Betuwe erteilt. Der betroffene Abschnitt erstreckt sich vom Oberhausener Hauptbahnhof bis zur Rosastraße. Damit hat die Deutsche Bahn das Baurecht, um die bestehende Strecke um ein Gleis zu erweitern.

Das Eisenbahnbundesamt hat allen Einwenderinnen und Einwendern den Planfeststellungsbeschluss sowie eine Rechtsbehelfsbelehrung zugestellt. Auch der Stadt Oberhausen wurde der Planfeststellungsbeschluss mit Zustellungsurkunde übersandt. Damit die Einwenderinnen und Einwender die Möglichkeit hatten, auch die genehmigten Pläne einzusehen, hat die Stadt Oberhausen die genehmigten Pläne und den Planfeststellungsbeschluss mit Rechtsbehelfsbelehrung zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Die Pläne konnten auch von anderen Interessierten eingesehen werden. Die Auslegung fand vom 19.10.2015 bis 30.10.2015 bei der Stadt Oberhausen statt.

Alle Einwenderinnen und Einwender hatten einen Monat nach Eingang des Beschlusses Zeit, Klage gegen den Beschluss einzulegen. Die Stadt Oberhausen hat Klage beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig erhoben.

Aus Kostengründen ist der Planfeststellungsbeschluss nur in Allris verfügbar.

stellv.Bereichsleiterin Bereich 5-6/Tiefbau	Dezernat 4 Umwelt, Gesundheit, ökol. Stadtentw., -planung	Dezernat 2 Bürger- service, öffentliche Ordnung, Sport, Bauen	Oberbürgermeister
Janclas 04.11.2015	Sabine Lauxen 04.11.2015	Motschull 04.11.2015	Schranz 11.11.2015
* Vorlage zur: Kenntnisnahme (K)	* Ergebnis : Kenntnisnahme (K)	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []	



Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

**„ABS 46/2 - Dreigleisiger Ausbau
und Bahnübergangsbeseitigungen,
Planfeststellungsabschnitt 1.1“,
in Oberhausen (Rhld.)**

Bahn-km 0,000 bis 3,000

der Strecke 2270

Oberhausen - Emmerich - (DB-Grenze)

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG - Zentrale
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt/Main**

Inhaltsverzeichnis

<u>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</u>	<u>7</u>
---	-----------------

<u>ERLÄUTERUNGEN ZU ORTSANGABEN:</u>	<u>10</u>
---	------------------

<u>GESETZESVERZEICHNIS:</u>	<u>10</u>
--	------------------

<u>A. VERFÜGENDER TEIL</u>	<u>15</u>
---	------------------

A.1 FESTSTELLUNG DES PLANS	15
---	-----------

A.2 PLANUNTERLAGEN	16
---------------------------------	-----------

A.3 BESONDERE ENTSCHEIDUNGEN	20
---	-----------

A.3.1 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNISSE UND BEWILLIGUNGEN	20
--	----

A.3.2 GRUNDERWERB	24
-------------------------	----

A.3.3 KONZENTRATIONSWIRKUNG.....	24
----------------------------------	----

A.4 NEBENBESTIMMUNGEN UND HINWEISE, VORBEHALTE	24
---	-----------

A.4.1 UNTERRICHTUNGSPFLICHTEN	24
-------------------------------------	----

A.4.2 IMMISSIONSSCHUTZ.....	25
-----------------------------	----

A.4.2.1 Schallimmissionen	25
---------------------------------	----

A.4.2.1.1 Baulärm	25
-------------------------	----

A.4.2.1.2 Schallschutzwände	27
-----------------------------------	----

A.4.2.1.3 Besonders überwachtes Gleis	28
---	----

A.4.2.1.4 Passive Schallschutzmaßnahmen	30
---	----

A.4.2.1.5 Geldentschädigungen.....	30
------------------------------------	----

A.4.2.2 Erschütterungsimmissionen	31
---	----

A.4.2.2.1 Vorbehalt, § 74 Abs. 3 VwVfG	31
--	----

A.4.2.2.2 Erschütterungsschutz während der Bauphase.....	32
--	----

A.4.2.3 Immissionen durch sekundären Luftschall, Vorbehalt	32
--	----

A.4.3 UMWELTFACHLICHE BAUÜBERWACHUNG.....	33
--	-----------

A.4.4	WASSERWIRTSCHAFT UND GEWÄSSERSCHUTZ.....	34
A.4.5	NATURSCHUTZ, ARTENSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE	34
A.4.6	DENKMALSCHUTZ.....	36
A.4.7	ABFALLWIRTSCHAFT, ALTLASTEN UND BODENSCHUTZ	36
A.4.8	LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT	40
A.4.9	BRAND- UND KATASTROPHENSCHUTZ.....	41
A.4.10	VER- UND ENTSORGUNGSLEITUNGEN	43
A.4.11	STRASSEN, WEGE, ZUFAHRTEN	49
A.4.12	KAMPFMITTELBERGUNG	50
A.4.13	BAUZEITLICHE BEEINTRÄCHTIGUNGEN	51
A.4.14	VV BAU UND VV BAU-STE, VV IST	51
A.4.15	EG PRÜFVERFAHREN	51
A.4.16	ABWEICHUNG VON REGELWERKEN.....	52
A.4.17	WEITERE NEBENBESTIMMUNGEN UND HINWEISE	52
A.5	ENTSCHEIDUNG ÜBER EINWENDUNGEN, FORDERUNGEN, HINWEISE UND ANTRÄGE	61
A.6	SOFORTIGE VOLLZIEHUNG.....	61
A.7	KOSTEN.....	61
<u>B.</u>	<u>BEGRÜNDUNG</u>	<u>62</u>
B.1	SACHVERHALT.....	62
B.1.1	GEGENSTAND DES VORHABENS.....	62
B.1.2	EINLEITUNG DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS.....	64
B.1.3	ANHÖRUNGSVERFAHREN	64
B.1.3.1	Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange.....	64
B.1.3.2	Öffentliche Planauslegung.....	69
B.1.3.3	Vereinigungen.....	70
B.1.3.4	Erörterung.....	70
B.1.3.5	Einleitung des Deckblattverfahrens.....	71
B.1.3.6	Anhörungsverfahren zum Deckblatt.....	71
B.1.3.7	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde.....	71
B.2	VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG.....	72
B.2.1	RECHTSGRUNDLAGE.....	72
B.2.2	ZUSTÄNDIGKEIT.....	72

B.3	UMWELTVERTRÄGLICHKEIT	72
B.3.1	VERFAHREN ZUR PRÜFUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT	72
B.3.2	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	73
B.3.2.1	Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach §§ 11 und 12 UVPG	73
B.4	MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES VORHABENS	82
B.4.1	PLANRECHTFERTIGUNG	82
B.4.2	ABSCHNITTSBILDUNG	83
B.4.3	VARIANTENENTSCHEIDUNG	84
B.4.3.1	Großräumige Trassenalternativen.....	84
B.4.3.2	Varianten im Bereich der bestehenden Strecke 2270.....	88
B.4.4	RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG	89
B.4.5	IMMISSIONSSCHUTZ.....	90
B.4.5.1	Baubedingte Immissionen	90
B.4.5.2	Betriebsbedingte Immissionen.....	91
B.4.5.2.1	Schall.....	91
B.4.5.2.1.1	Grundlagen:	91
B.4.5.2.1.2	Verkehrsprognose	96
B.4.5.2.1.3	Schienenbonus.....	97
B.4.5.2.1.4	Geschwindigkeitsbegrenzung als Lärmschutzmaßnahme.....	97
B.4.5.2.1.5	Schallschutzmaßnahme „Besonders überwachtes Gleis"	99
B.4.5.2.1.6	Gestaltung der Schallschutzwände.....	99
B.4.5.2.1.7	Passiver Schallschutz	100
B.4.5.2.1.8	Außenwohnbereiche	102
B.4.5.2.1.9	Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmungen	102
B.4.5.2.2	Erschütterungen	103
B.4.5.2.2.1	Grundlagen	104
B.4.5.2.2.2	Auswirkungen des laufenden und künftigen Eisenbahnbetriebes.....	106
B.4.5.2.2.3	Auswertung der erschütterungstechnischen Untersuchung; Vorbehalt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG.....	106
B.4.5.2.3	Sekundärer Luftschall	108
B.4.5.2.3.1	Grundlagen	108
B.4.5.2.3.2	Auswirkungen des laufenden und künftigen Eisenbahnbetriebes.....	109

B.4.5.2.3.3 Auswertung der erschütterungstechnischen Untersuchung; Vorbehalt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG.....	111
B.4.5.2.4 Elektromagnetische Felder	111
B.4.6 UNTERRICHTUNGSPFLICHTEN	114
B.4.7 WASSERWIRTSCHAFT UND GEWÄSSERSCHUTZ.....	114
B.4.8 NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE	114
B.4.9 ABFALLWIRTSCHAFT, ALTLASTEN UND BODENSCHUTZ	114
B.4.10 DENKMALSCHUTZ.....	115
B.4.11 BRAND- UND KATASTROPHENSCHUTZ	115
B.4.12 VER- UND ENTSORGUNGSLEITUNGEN	139
B.4.13 STRAßEN, WEGE, ZUFAHRTEN	139
B.4.14 KAMPFMITTELBERGUNG	139
B.4.15 BEANSPRUCHUNG VON GRUNDEIGENTUM UND EINGRIFF IN RECHTE DRITTER	139
B.4.16 PRIVATE EINWENDUNGEN	174
B.4.16.1 Privateinwendung (P1)	174
B.4.16.2 Privateinwendung (P2)	175
B.4.16.3 Privateinwendung (P3)	178
B.4.16.4 Privateinwendung (P4)	179
B.4.16.5 Privateinwendung (P5)	180
B.4.16.6 Privateinwendung (P6)	184
B.4.16.7 Privateinwendung (P7)	184
B.4.16.8 Privateinwendung (P8)	187
B.4.16.9 Privateinwendung (P9)	189
B.4.16.10 Privateinwendung (P10)	189
B.4.16.11 Privateinwendung (P11)	190
B.4.16.12 Privateinwendung (P12)	190
B.4.16.13 Privateinwendung (P13)	191
B.4.16.14 Privateinwendung (P14)	192
B.4.16.15 Privateinwendung (P15)	193
B.4.16.16 Privateinwendung (P16)	198
B.4.16.17 Privateinwendung (P17)	199
B.4.16.18 Privateinwendung (P18)	202
B.4.16.19 Privateinwendung (P19)	204

B.4.16.20	Privateinwendung (P20)	204
B.4.16.21	Privateinwendung (P21)	205
B.4.16.22	Privateinwendung (P22)	207
B.4.16.23	Privateinwendung (P23)	208
B.4.16.24	Privateinwendung (P24)	210
B.4.16.25	Privateinwendung (P25)	211
B.4.17	VV BAU UND VV BAU-STE	212
B.5	GESAMTABWÄGUNG	212
B.6	SOFORTIGE VOLLZIEHUNG	212
B.7	KOSTENENTSCHEIDUNG	213
<u>C.</u>	<u>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG</u>	<u>213</u>

Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
aF	alte Fassung
ABS	Ausbaustrecke
ADN, ADNR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen
AG	Aktiengesellschaft
Az.	Aktenzeichen
BAB	Bundesautobahn
Bay VGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CEF-Maßnahmen	Maßnahmen zur Sicherstellung der „Continuous Ecological Function“ (i. d. R. vorgreiflich durchzuführende Ausgleichsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der kontinuierlichen ökologischen Funktion)
DB, DB AG	Deutsche Bahn, Deutsche Bahn AG
dB(A)	Dezibel, (A-bewertet)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DSchG	Denkmalschutzgesetz
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBC	EISENBAHN-CERT
EU	Europäische Union
EÜ	Eisenbahnüberführung
FFH	Fauna-Flora-Habitat
Fl.-Nr.	Flurstück-Nummer
GG	Grundgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GZ-F	Güterzug fern
GZ-S	Güterzug schnell
GV	Güterverkehr

HessVGH	Hessischer Verwaltungsgerichtshof
HLB	Höhere Landschaftsbehörde
ICE	Intercity-Express
IO	Immissionsort (Schall)
IO-E	Immissionsort (Erschütterung)
KoRil	Konzernrichtlinie
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nord- rhein-Westfalen
LAP	Landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan
LVR	Landschaftsverband Rheinland
NL	Niederlande
NBS	Neubaustrecke
NSG	Naturschutzgebiet
NV	Nahverkehr
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OB	Oberhausen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PA	Planungsabschnitt
Rdnr	Randnummer
RE	Regionalexpress
RFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
Rhld.	Rheinland
RL	Rollende Landstraße
ROV	Raumordnungsverfahren
RohrFLtgV	Verordnung über Rohrfernleitungsanlagen
RVR	Regionalverband Ruhr
SE	Stadtexpress
SSW	Schallschutzwand
SO	Schienenoberkante
SÜ	Straßenüberführung
TEN	Transeuropäisches Netz
TÜV	Technischer Überwachungsverein

ü. SO	über Schienenoberkante
ULB	Untere Landschaftsbehörde
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VDE	Verein der Elektrotechnik
VkBl.	Verkehrsblatt
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Erläuterungen zu Ortsangaben:

Die im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Ortsangaben „bahnlinks“ und „bahnrechts“ beziehen sich auf die Kilometrierung der Eisenbahnstrecke 2270 Oberhausen - D/NL Grenze.

Im Einzelnen bedeutet:

„bahnlinks“ in Richtung der steigenden Kilometrierung (sprich: Emmerich) gesehen links vom Bahnkörper und

„bahnrechts“ in Richtung der steigenden Kilometrierung (sprich: Emmerich) gesehen rechts vom Bahnkörper.

Gesetzesverzeichnis:

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27.12. 1993 (BGBl. I S. 2378,2396,1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 28.05.2015 (BGBl. I S. 824)
BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1748)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502) zuletzt geändert durch Artikel 5 Abs. 30 des Gesetzes vom 24.02.2012 (BGBl. S. 212)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 31 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212)

- BEGebV Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 05.04.2001 (BGBl. I S. 562), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 29.04.2011 (BGBl. I S. 705)
- BEVVG Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundes-eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG) vom 27.12.1993, (BGBl. I S. 2378, 2394), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 11.07.2014 (BGBl. I S. 1047, 1599)
- BGG Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27. April 2002 zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert.
- BImSchG Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntgabe vom 20.09.2002 zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1740)
- BImSchV Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) vom 26.01.2010 BGBl. I S. 38)
16. BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269)
24. BImSchV Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172, ber. 1997 I S. 1253), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)
32. BImSchV Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 8. November 2011 (BGBl. I S. 2178)

- | | |
|----------|---|
| BNatSchG | Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 25.03.2002 zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 100 des Gesetzes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154) |
| BSWAG | Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes – Bundes-schienenwegeausbaugesetz – vom 25.11.1993, zuletzt geändert durch Art. 309 VO vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) |
| BWaldG | Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz) vom 02.05.1975 zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 31. Juli 2010 (BGBl. I S. 1050) |
| DSchG NW | Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmale im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz – DSchG NW) vom 11.03.1980 zuletzt geändert durch 1. ÄndG vom 16.07.2013 (GV.NRW.S. 488) |
| EBO | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 08.05.1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Art. 1 Verordnung vom 25.07.2012 (BGBl. I S. 1703) |
| EEG NW | Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land NRW vom 20.06.1989, zuletzt geändert durch Art. 10 des Gesetzes vom 02.10.2014 (GV.NRW.S.622) |
| EKrG | Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 281 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) |
| LWG NW | Wassergesetz des Landes Nordrhein-Westfalen vom 25.06.1995 zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. März 2013 (GV. NRW. S. 133) |

- LWaldG NW Waldgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswaldgesetz) vom 24. April 1980, GV.NW. S. 546, zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 12.05.2015 (GV. NRW. S. 448).
- StrWG NW Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 13.01.1993 zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25.03.2015 (GV. NRW. S. 312)
- TA Lärm Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, 6.Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) vom 26. 08. 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)
- UVPG NW Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen 29.04.1992, zuletzt geändert durch Art. 4 UmweltÄndG vom 16.03.2010 (GV.NRW.S.185)
- VV Bau Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen vom Eisenbahn-Bundesamt
- VV Bau-STE Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen vom Eisenbahn-Bundesamt
- VwGO Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntgabe vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686) zuletzt geändert durch Artikel 3 G. v. 17.07.2015 (BGBl. I S. 1322)
- VwVfG Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntgabe vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102) zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 25.07.2013 (BGBl. I S. 2749)
- WHG Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) in der Fassung der Bekanntgabe vom 31.07.2009 zuletzt ge-

ändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.11.2014 (BGBl. I S.
1724)

Auf Antrag der DB Netz AG - Zentrale (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „ABS 46/2 – Dreigleisiger Ausbau und Bahnübergangsbeseitigungen, Planfeststellungsabschnitt 1.1“, in der Stadt Oberhausen, Bahn-km 0,000 - 3,000 der Strecke 2270 Oberhausen - Emmerich - (NL), wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist es, auf der gesamten Strecke ein durchgehendes drittes Gleis bzw. viertes Gleis parallel zum jeweils benachbarten Bestandsgleis einschließlich aller betrieblich erforderlichen Anlagen (Oberleitung, Anlagen der Energieversorgung, Signale, Kommunikationseinrichtungen) zu errichten. Des Weiteren werden vorhandene Ingenieurbauwerke verbreitert, Bahnübergänge zurück gebaut oder durch Eisenbahnüberführungen bzw. Eisenbahnunterführungen ersetzt und Schallschutzwände errichtet.

Ferner werden von dem Vorhaben auch Anlagen Dritter betroffen. Neben dem Erwerb oder der vorübergehenden Inanspruchnahme von Grundstücken sind dieses Anlagen der Ver- und Entsorgungsunternehmen (Gas, Strom, Wasser etc.), klassifizierte Straßen und land- und forstwirtschaftliche Wege.

Die einzelnen Maßnahmen sind in den Planunterlagen erläutert und dargestellt.

A.2 Planunterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus dieser Entscheidung und 7 Bänden Planunterlagen. Dabei handelt es sich im Einzelnen um folgende Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Stand	Bemerkung
1	Anlagenverzeichnis		Nur zur Information
2	Erläuterungsbericht ohne Az. (122 Seiten zzgl. Deckblatt)	30.05.14	
3.1	Übersichtskarte, Az. I.BV-W-P(2), Maßstab 1:50.000	26.09.11	Nur zur Information
3.2	Übersichtsplan, Az. I.BV-WW-P(2), Maßstab 1:5.000	30.05.14	
3.3	Übersichtsplan (Baustraßen und Zuwegungen für Rettungseinsätze während der Bauzeit), Az. I.BV-WW-P(2), Maßstab 1:5.000	30.05.14	
3.4	Übersichtsplan (Zuwegungen für Rettungseinsätze), Az. I.BV-WW-P(2), Maßstab 1:5.000	30.05.14	
4	Bauwerksverzeichnis ohne Az. (29 Blatt zzgl. Deckblatt)	30.05.14	
5.1	5 Lagepläne, Az. I.BV-WW-P(2), Maßstab 1:1.000	30.05.14	
5.2	5 Leitungslagepläne, Az. I.BV-WW-P(2), Maßstab 1:1.000	30.05.14	Nur zur Information
6	Höhenplan Rothofstraße/Rosastraße, Az. I.BV-WW-P(2); Maßstab 1:11.000 , 1:100	26.09.11	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Stand	Bemerkung
7.1	5 Querprofile vom 26.09.2011; .Az: I.BV-WW-P(2), Maßstab 1:100	26.09.11	
7.2.1	RQ Neubauabschnitt „Rosastraße“ und Radweg; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100	26.09.11	
7.2.2	RQ Wirtschaftsweg „Rothofstraße“ vom; Az: I.BV-W-P(2); Maßstab 1:50	26.09.11	
7.2.3	Regelquerprofil Baustraßen; Az: I.BV-W-P(2); Maßstab 1:50	26.09.11	
8.1.1.1	EÜ Rhein-Herne-Kanal vom; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:200	26.09.11	
8.1.1.2	EÜ Rhein-Herne-Kanal Schnitte; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100 und 1:200	26.09.11	
8.1.2.1	EÜ Lindnerstraße (K3) Draufsicht; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:200	30.05.14	
8.1.2.2	EÜ Lindnerstraße (K3) Schnitte; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100	26.09.11	
8.1.3.1	EÜ Emscher Draufsicht links; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100	26.09.11	
8.1.3.2	EÜ Emscher Schnitte A-A und B-B links; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100	26.09.11	
8.1.3.3	EÜ Emscher Draufsicht rechts; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100	26.09.11	
8.1.3.4	EÜ Emscher Schnitte C-C und D-D rechts; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100	26.09.11	
8.2.1	SÜ BAB A 42 (Emscherschnellweg) Anprallschutz; Draufsicht und Schnitte; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:200 und 1:500	26.09.11	
8.2.2.1	SÜ Rothofstraße/Rosastraße, Draufsicht und Schnitte; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:200 / 1:100	26.09.11	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Stand	Bemerkung
8.2.2.2	SÜ Rothofstraße/Rosastraße, Ansicht; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100	26.09.11	
8.3	bleibt frei		
8.4	Schallschutzwand Regelquerschnitt und Ansicht; Az: I.BV-W-P(2); Maßstab 1:50	26.09.11	
8.5, 8.6	bleibt frei		
8.7.1	Signalbrücke, km 2,693; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100	26.09.11	
8.7.2	Signalbrücke, km 2,829; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100	26.09.11	
9.1	verschlüsseltes Grunderwerbsverzeichnis ohne Az.	30.05.14	
9.2	5 Grunderwerbspläne vom 30.05.2014; Az. I.NB-W-P(2); Maßstab 1:1.000	30.05.14	
9.3	3 Pläne Trassenferner Grunderwerb; Az. I.NB-W-P(2); Maßstab 1:5.000	26.09.11	
10.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan; Erläuterungsbericht	30.05.14	
10.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan; Anhänge zum Erläuterungsbericht	30.05.14	
10.3	5 Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktplan (Blatt 1 / 2); Az. I/BV.W-P(2); Maßstab 1:1.000	30.05.14	
10.4	5 Landschaftspflegerische Begleitpläne; Az. I/BV.W-P(2); Maßstab 1:1.000	30.05.14	
10.5.1	LBP Maßnahmenplan (trassenfern); Ersatzaufforstung Gabelstraße entfällt; Az. I/BV.W-P(2); Maßstab 1:1.000; 1:10.000	30.05.14	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Stand	Bemerkung
10.5.2	LBP Maßnahmenplan (trassenfern); Waldumbau Grafenbusch; Az. I/BV.W-P(2); Maßstab 1:1.000; 1:10.000	30.05.14	
10.5.3	LBP Maßnahmenplan (trassenfern); Ersatzaufforstung Zum Ravenhorst; Az. I/BV.W-P(2); Maßstab 1:1.000; 1:10.000	30.05.14	
10.6	Artenschutzbeitrag zum LBP; Erläuterungsbericht; ohne Az.; 73 Blatt zzgl. Deckblatt	30.05.14	
10.7	Artenschutzbeitrag zum LBP; Anhang zum Erläuterungsbericht; ohne Az.; 39 Blatt zzgl. Deckblatt	30.05.14	
10.8	2 Karten Artenschutzbeitrag zum LBP; Az. I.NB-W-P(2); Maßstab 1:2.500	30.05.14	
11.1	Erläuterungsbericht zur hydraulischen Berechnung; Az. I.BT-W-B(2); 10 Blatt zzgl. Deckblatt	30.05.14	Nur zur Information
11.2	Hydraulische Berechnung ohne Az.: 22 Seiten plus Anhang und Deckblatt	30.05.14;	Nur zur Information
11.3, 11.4	Versickerungsnachweis Rasterdatenblatt DWD	ohne Datum	Nur zur Information
11.5.1	Versickerungsuntersuchung/Abfallbetrachtung Az. I.B-W-TP; 19 Seiten plus Deckblatt und Anhang	24.02.10	Nur zur Information
11.5.2	3 Lagepläne Baugrunderkundung vom 24.02.2010; Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:1.000	24.02.10	Nur zur Information
11.5.3	6 Baugrundprofile und Versuchsergebnisse; Bohrprofile und Versickerungsversuche Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:100	24.02.10;	Nur zur Information
11.5.4	Ergebnisse der chemischen Analytik	ohne Datum	Nur zur Information
12.1	Umweltverträglichkeitsstudie		Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Stand	Bemerkung
12.2	UVS Raumwiderstände und Varianten; div. Pläne; Erläuterungsbericht, Raumwiderstände und Varianten (Raumwiderstandskriterien und –kategorien, Ersatzmaßnahmen, Auswirkungsprognosen usw.); Az. I.BV-W-P(2); Maßstab 1:10.000	26.09.11	Nur zur Information
13	Schalltechnische Untersuchung; Az. I.BV-W-P(2);	17.03.11	Nur zur Information
14.1	Erschütterungstechnische Untersuchung; Az. I.BV-W-P(2);	17.03.11	Nur zur Information
14.2	Messberichte und ergänzende Unterlagen	04./05.08 11	Nur zur Information
15	Geotechnischer Bericht	18.04.08	Nur zur Information
16	Sicherheitsnachweis Aerodynamik/Seitenwind	07.12.09	Nur zur Information
17	Bewertung der elektrotechnischen Verträglichkeit	19.03.10	Nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farblich (magenta) kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin wird gemäß den §§ 8, 9 und 10 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit dem Landeswassergesetz (LWG) unbeschadet der Rechte Dritter die unbefristete, aber widerrufliche Erlaubnis erteilt, für das oben genannte Vorhaben nach Maßgabe der Anlage 11 zum vorliegenden Planfeststellungsbeschluss Niederschlagswasser über Bahnseitengräben, Versickerungsbekken und Sickerstränge zu versickern sowie das nicht versickerte Wasser der Vorflut zuzuleiten.

Diese Erlaubnis steht gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 WHG unter dem Vorbehalt nachträglicher Anforderungen.

Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis:

1. Der Beginn der durch diese wasserrechtliche Erlaubnis erteilten Gewässernutzung ist der unteren Wasserbehörde vorab anzuzeigen.
2. Diese wasserrechtliche Erlaubnis wird erteilt aufgrund der hydrologischen Aussagen und Planungen der Vorhabenträgerin gemäß Anlage 11 der Planunterlagen zum vorliegenden Beschluss. Sollte sich vor Fertigstellung des Vorhabens herausstellen, dass diese hydrologischen Aussagen nicht zutreffen oder von diesen Planungen abgewichen werden muss, ist rechtzeitig beim Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1, ein Antrag auf die Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnis zu stellen. Die untere Wasserbehörde ist zeitgleich zu informieren.
3. Dem Eisenbahn-Bundesamt und der unteren Wasserbehörde ist vor Baubeginn die detaillierte Planung der Abmessung, der Ausführung sowie der exakten Höhenlage der Versickerungsmulden mitzuteilen.
4. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass alle Gewässerbenutzungen in die Überwachung durch den Gewässerschutzbeauftragten, zu dessen Bestellung die Vorhabenträgerin gemäß § 64 a Abs. 1 WHG verpflichtet ist, einbezogen werden.
5. Die Bestellung ist der Unteren Wasserbehörde der Stadt Oberhausen unter Beifügung des Fachkundenachweises mit dem Formblatt „Angaben zum Gewässerschutzbeauftragten“ schriftlich anzuzeigen. Gleiches gilt für jeden späteren Wechsel in der Person des Gewässerschutzbeauftragten.
6. Die Vorhabenträgerin hat der Oberen Wasserbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf)
 - die planfestgestellten wasserbautechnischen Unterlagen
 - den Planfeststellungsbeschluss
 - einen Lageplan mit Kenntlichmachung der Lage der Einleitungsstellen
 - die jeweilige Einleitmenge einschließlich Berechnungsgrundlage

- und auf Anforderung der oberen Wasserbehörde ggfs. weitere Unterlagen zum Zwecke der Eintragung in das Wasserbuch vorzulegen.
7. Die Anlagen zur Versickerung gem. Anlage 11 sind mit einer belebten Bodenschicht mit einer Mächtigkeit von 0,2 m auszukleiden. Wenn die Versickerung der Niederschlagswässer über Anlagen mit einer belebten Bodenzone nicht möglich ist, kann in Teilbereichen, in denen der anstehende Boden eine Versickerungsfähigkeit von $k_f > 10^{-5}$ aufweist, Sickerstränge zwischen den Gleisanlagen anlegen, sofern sichergestellt ist, dass dieser Sickerstrang mindesten 50 cm in versickerungsfähigem Boden einmündet. Dies ist der Unteren Wasserbehörde und dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1, vorab nachzuweisen.
 8. Die Bemessung der Versickerungsfunktion erfolgt gemäß DWA-A 138.
 9. Die Notüberläufe der Versickerungsbecken werden so konstruiert, dass die Filterleistung der geplanten Versickerung entspricht.
 10. In Bereichen mit anthropogenen Auffüllungen und Böden mit einer unzureichenden Versickerungsfähigkeit ist ein Austausch mit versickerungsfähigem Material vorzunehmen. Belastete Böden sind ebenfalls auszutauschen.
 11. Die Versickerungseinrichtungen werden in den Austauschbereichen so gestaltet, dass das Zuströmen von Schicht- und Niederschlagswässern aus angrenzenden, belasteten Bereichen verhindert wird.
 12. Ist der Bodenaustausch im Einzelfall kleinräumig unverhältnismäßig, kann von einer Versickerung in diesen Bereichen abgesehen und stattdessen eine Einleitung in die Vorflut vorgesehen werden. Hierfür ist eine Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnis zu beantragen.
 13. Für alle Bereiche, in denen eine direkte Einleitung in die Vorflut ohne die Versickerung über eine belebte Bodenzone oder den Durchlauf durch eine Einrichtung mit einer vergleichbaren Filterleistung erfolgen soll, ist die Behandlung der Gleise durch Herbizide ausgeschlossen. Die entsprechenden Abschnitte sind dem Eisenbahn-

Bundesamt, Außenstelle Essen, Sachbereich1 sowie Sachbereich 4 und der Unteren Wasserbehörde zu melden.

14. Für die Durchführung von Grundwasserhaltungsmaßnahmen während der Bauphase und den Einbau von Recyclingmaterial ist die Erteilung weiterer wasserrechtlicher Erlaubnisse erforderlich. Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich deshalb vor, in einem Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss gem. § 74 Abs. 3 VwVfG über wasserrechtliche Erlaubnisse für die Durchführung von Grundwasserhaltungsmaßnahmen während der Bauphase und den Einbau von Recyclingmaterial zu entscheiden. Hierzu hat die Vorhabenträgerin rechtzeitig vor Baubeginn die für eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlichen Unterlagen vorzulegen.
15. Die Versickerungsanlagen sind nach den geltenden Vorschriften zu errichten und zu betreiben und ihre Funktionsfähigkeit zu erhalten.
16. Nach Fertigstellung der Versickerungsanlagen sind der Stadt Oberhausen, Fachbereich 2-2-20 - Gewässerschutz - umgehend die abschließenden Bestandspläne zuzusenden.
17. Bei Schadensfällen oder Vorkommnissen, die vermuten lassen, dass wassergefährdende Stoffe in die Versickerungsanlagen gelangen oder gelangt sind, ist die Stadt Oberhausen, Fachbereich 2-2-20 - Gewässerschutz - zu informieren. Außerhalb der Dienstzeit ist die Feuerwehr der Stadt Oberhausen zu informieren. Gleichzeitig sind geeignete Abwehrmaßnahmen zu ergreifen.
18. Die Einleitmenge (in l/s) des gesammelten und in die Emscher einzuleitenden unverschmutzten Regenwassers ist mit der zuständigen Behörde und dem Gewässerunterhalter (Emscher Genossenschaft) vor Beginn der Einleitung abzustimmen.
19. Das Einleitbauwerk für das Regenwasser ist mit der zuständigen Behörde und dem Gewässerunterhalter (Emscher Genossenschaft) vor Beginn der Einleitung abzustimmen.

A.3.2 Grunderwerb

Das Flurstück 113 in der Stadt Oberhausen, Gemarkung Buschhausen, Flur 16 ist vom Vorhabenträger insgesamt zu erwerben.

A.3.3 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

A.4.1 Unterrichtungspflichten

1. Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, und der Stadt Oberhausen möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.
2. Der Beginn und das Ende der Baumaßnahme ist dem Wehrbereichskommando II G4 Dez VerklInfra in 55131 Mainz, Freiligrathstraße 6 (Tel. 06131 56-2430), schriftlich oder per E-Mail (WBKIIIG4VerklInfra@bundeswehr.org) anzuzeigen.
3. Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortlicher Bauleiter sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt schriftlich zu benennen.
4. Alle wesentlichen Einzelheiten des Bauverfahrens für die Errichtung der Anlage, die zu Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Wasserstraße führen können, sind rechtzeitig vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt abzustimmen.

5. Der Beginn der Baumaßnahme ist dem Wasser- und Schifffahrtsamt mindestens 6 Wochen vorher schriftlich anzuzeigen. Das Wasser- und Schifffahrtsamt veranlasst daraufhin eine Bekanntgabe an die Schifffahrt.
6. Der Beginn der Bauarbeiten ist mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der Amprion GmbH, Betrieb West – Leitungen, Arenbergstraße 45, 45329 Essen, Tel.: 0201/12-49594, anzuzeigen, um einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren. Die Einweisung erfolgt insbesondere auf Grund des Merkheftes für Baufachleute (Herausgeber VDEW), dessen Regelungen streng einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.
7. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, den Beginn der Bauarbeiten mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, WFM-Büro West, WSR-S-SLAD, Collingstraße 2, 41460 Neuss, Telefon: 02131/71-2101, FAX: 02131/ 71-2100, SMTP: Posteingang-HS-Freileitungen-West@rwe.com, anzuzeigen und einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren. Die Einweisung erfolgt auf Grund des Merkheftes für Baufachleute (Herausgeber VDEW), dessen Regelungen streng einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.

A.4.2 Immissionsschutz

A.4.2.1 Schallimmissionen

A.4.2.1.1 Baulärm

1. Die Vorhabenträgerin hat während der Bauarbeiten die in der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – vom 19.08.1970, Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgelegten Werte einzuhalten.
2. Die Vorhabenträgerin darf bei der Baudurchführung Geräte und Maschinen nur entsprechend den Vorschriften des § 7 Absatz 1 Satz 1 der Geräte- und Maschinen-

lärmschutzverordnung (32. BImSchV) betreiben. Die in Satz 2 dieser Vorschrift vorgesehene Ausnahme vom Geräte- und Maschinenbetriebsverbot des Satzes 1 gilt nur für den Einsatz von Maschinen beim Betrieb der Schienenwege (z. B. Lokomotiven), nicht für den Einsatz von Maschinen beim Bau von Schienenwegen.

3. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (z.B. optimierte Aufstellung der Baumaschinen, Ausnutzung der schallabschirmenden Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse).
4. Die Umweltfachliche Bauüberwachung ist insbesondere für die Durchführung der folgenden Maßnahmen zuständig:
 - Frühzeitige und umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen; die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmwirkungen aus dem Baubetrieb;
 - Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen;
 - Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.);
 - Benennung der Kontaktdaten, über die sich Betroffene an die Umweltfachliche Bauüberwachung wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben;
 - Nachweis der tatsächlich auftretenden Lärmbelastung durch baubegleitende Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Wirkungen auf Menschen zur Beweissicherung an festgelegten Standorten an der Wohnbebauung beiderseits der Eisenbahn (Lärmmonitoring).
5. Für unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen, die trotz Durchführung der Vorkehrungen zum Immissionsschutz während der Bauarbeiten verbleiben, wird den in der Nachbarschaft wohnenden oder arbeitenden Personen ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zugesprochen. Maßgeblich für die Feststellung der Unzumutbarkeit sind die Richtwerte nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - (AVV-Baulärm) vom 19. August 1970.

6. Die Höhe des Entschädigungsanspruchs ist auszurichten an der Dauer und dem Ausmaß der Baulärmbeeinträchtigung. Als Maßstab ist bei Hotels, Ladengeschäften und anderen gewerblich genutzten Immobilien der Ertragsausfall bzw. die Ertragsminderung anzusetzen. Bei Wohnraum ist als Maßstab die prozentuale Mietminderung nach Maßgabe der zivilgerichtlichen Rechtsprechung zur Mietminderung bei Baulärm anzusetzen. In allen Fällen ist sicherzustellen, dass alle Nachteile, die auf der Überschreitung der Lärmrichtwerte der AVV Baulärm beruhen, ausgeglichen werden - gegebenenfalls (z.B. bei Buchungsausfällen in Hotels) über die konkreten Tage der Baulärmbeeinträchtigung hinaus.

A.4.2.1.2 Schallschutzwände

1. Die Antragstellerin wird verpflichtet, eine Planergänzung zu beantragen, in der eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m über der Schienenoberkante östlich der ABS 46 zwischen Bahn-km 2,85 und 3,10 auf einer Länge von mindestens 250 m planerisch dargestellt wird.
2. Die Abmessungen der Schallschutzwand können vermindert werden, wenn nachgewiesen wird, dass alle Schutzfälle in Kombination mit dem „Besonders Überwachten Gleis“ in der nachstehend vorgesehenen Form und einer Schallschutzwand mit anderen Abmessungen gleichermaßen gelöst werden. Die Vorhabenträgerin ist berechtigt, auch andere Schallschutzmaßnahmen und Kombinationen von Schallschutzmaßnahmen vorzuschlagen, soweit diese ebenfalls den Vollschutz gewährleistet.
3. Die Schallschutzwand muss errichtet sein, bevor auf der ABS 46 der infolge der Ausbaumaßnahme möglich gewordene Mehrverkehr abgewickelt wird.
4. Die Außenseiten der Schallschutzwände sind grundsätzlich mit Rankgewächsen zu begrünen, wenn dem nicht technische Erfordernisse oder gestalterische Gründe entgegenstehen. Die Vorhabenträgerin soll sich mit der Stadt Oberhausen über die konkrete Ausführungsplanung dazu einigen. Soweit über die Farbgebung der Stahlträger und Elemente von Schallschutzwänden und sonstige Gestaltungen der Schallschutzwände im konkreten Einzelfall keine Einigkeit zwischen Vorhabenträger-

rin und Stadt Oberhausen erzielt wird, entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt auf Vorlage der Vorhabenträgerin unter Beteiligung der Stadt Oberhausen.

5. Die Schallschutzwände sind als hochabsorbierende Wände mit einer ausreichenden Schalldämmung (vgl. DB-Richtlinie 800.2001) und einem Regelabstand von 3,80 m zur nächsten Gleisachse zu errichten. Soweit sich im Nahbereich auf der gleisabgewandten Seite Reflexionsflächen (z.B. große Hallen) und/oder fremde Geräuschquellen liegen, ist die Schallschutzwand auch auf der bahnabgewandten Seite absorbierend auszuführen. Weitere Ausführung- und Materialfragen sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

A.4.2.1.3 Besonders überwachtetes Gleis

1. In den unten aufgeführten Streckenabschnitten ist das Verfahren des „Besonders überwachten Gleises“ BüG anzuwenden.
2. Nach Inbetriebnahme der verfahrensgegenständlichen Gleisanlagen und danach, folgend jeweils in einem Abstand von sechs Monaten, sind im verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitt auf allen der im nachfolgenden Abschnitt aufgeführten Gleisen mit dem Schallmesswagen Schallmessungen durchzuführen, um den Zustand der Schienenauflflächen auf Riffelbildung zu prüfen und nachzuweisen, dass die Schallpegelreduktion in Höhe von 3 dB(A) für die Maßnahme "Besonders überwachtetes Gleis" im Mittel eingehalten wird. Die Durchführung der Messungen ist durch Messprotokolle oder sonstige Messberichte zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, unaufgefordert vorzulegen.
3. Das Besonders Überwachte Gleis wird auf einer Länge von 700m zwischen den Bahn-km 2,65 und 3,35 auf den Streckengleisen der Strecke 2279 angeordnet.
4. Ergeben sich hinreichend konkrete Anhaltspunkte dafür, dass im Zeitraum zwischen den oben festgelegten Messfahrten eine Riffelbildung eingetreten ist, die eine erhebliche Zunahme der Lärmemission bewirkt, so ist abweichend von der vorgenannten Auflage eine Messfahrt durchzuführen und das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, Sachbereich 1, entsprechend zu unterrichten.

5. Folgende Schleifverfahren sind, solange keine effektiveren Verfahren entwickelt werden, für das akustische Schleifen einzusetzen:
- Fräsen oder Hobeln mit anschließendem Schleifen mit Rutschersteinen
 - Schleifen mit rotierenden Scheiben und anschl. Schleifen mit dem Bandschleifer
6. Ergibt eine Messung, dass der für das "Besonders überwachte Gleis" festgesetzte Schallpegelabschlag aufgrund von Riffelbildung überschritten wird, d.h. bei einem im Schallmesswagen angezeigten Wert von + 3 dB (bei $L_m = 51$ dB(A), Eingriffsschwelle) oder mehr, so sind die Schienenlaufflächen unverzüglich zu schleifen.
7. Ansonsten hat die Durchführung der Schleifarbeiten bis spätestens 10 Monate nach Erreichen einer Schallmesswagenanzeige von ≥ 2 dB (bei $L_m = 50$ dB(A), Auslöseschwelle) zu erfolgen.
8. Die Frist beginnt am Tag nach der Durchführung der Schallmesswagenfahrt.
9. Die Gleisabschnitte mit Überschreitung der Auslöseschwelle sind in einer gesonderten Übersicht zu dokumentieren und der Außenstelle Essen des Eisenbahn-Bundesamtes vorzulegen.
10. Alle 2 Jahre ist durch eine Korrelationsmessung (Innenpegel im Schallmesswagen/ Außenpegel seitlich von der Bahnstrecke) die Messgenauigkeit des Schallmesswagens zu überprüfen. Die Korrelationsmessungen sind durch die Deutsche Bahn AG oder durch ein beauftragtes Ingenieurbüro nach den jeweils aktuellsten und anerkannten Bestimmungen der DIN 45642 und der Schall 03 (Ausgabe 1990) durchzuführen und auszuwerten. Der Messbericht ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, unaufgefordert vorzulegen.
11. Fällt der Schallmesswagen aus betriebstechnischen Gründen aus, so sind die fälligen Messungen durch Außenmessungen bis zur Wiederinbetriebnahme des Schallmesswagens zu gewährleisten. Die Messungen sind nach den oben genannten Bestimmungen durchzuführen und auszuwerten. Der Messbericht ist dem Ei-

senbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, und dem Umwelt-Bundesamt unaufgefordert vorzulegen.

12. Liegen der Deutschen Bahn AG gesicherte Erkenntnisse vor, dass die Verriffelung der Schienenlaufläche erst in größeren Zeitabständen zu erwarten ist, so sind diese Erkenntnisse zur Überprüfung des festgesetzten Überwachungsintervalls der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes vorzulegen.
13. Technische Innovationen, insbesondere im Bereich der eingesetzten Messgeräte im Schallmesswagen und des Schleifverfahrens für das "Besonders überwachte Gleis" sind zur Überprüfung der festgesetzten Verfahren ebenfalls dem Eisenbahn-Bundesamt, Zentrale Bonn, vorzulegen.

A.4.2.1.4 Passive Schallschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat notwendige Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, bei denen im Zusammenhang mit dem Vorhaben trotz der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen Schallimmissionen oberhalb der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV auftreten, gemäß § 42 BImSchG zu entschädigen. Bei der Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen (etwa Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen) ist die 24. BImSchV zugrunde zu legen. Da über die Vorschläge der Vorhabenträgerin weitere, aktive Schallschutzmaßnahmen angeordnet werden, sind passive Schallschutzmaßnahmen –abweichend vom Schallgutachten- nur noch für die folgenden Gebäude erforderlich:

- Am Kaisergarten 82
- Zum Eisenhammer 52
- Lindnerstraße 4, 6, und 8

A.4.2.1.5 Geldentschädigungen

Die Vorhabenträgerin hat den Eigentümern derjenigen Gebäude, in deren Innenräumen trotz aktiver und/oder passiver Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können, für verbleibende unzumutbare Be-

eintrachtigungen gemäß § 74 Abs.2. Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Sie wird hiermit dem Grunde nach festgesetzt.

Die einschlägigen Grenzwerte für Außenwohnbereiche werden in allen Fällen eingehalten, so dass keine Geldentschädigungen festgesetzt werden.

A.4.2.2 Erschütterungsimmissionen

A.4.2.2.1 Vorbehalt, § 74 Abs. 3 VwVfG

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG einen Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu erlassen, in dem über die notwendigen Schutzmaßnahmen vor Erschütterungen und/oder Ansprüche auf Entschädigungen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG abschließend entschieden wird (Vorbehalt).

Hierzu ergehen folgende Nebenbestimmungen an die Vorhabenträgerin:

1. Die Vorhabenträgerin hat ab dem sechsten Monat bis spätestens zum Ende des zwölften Monats nach der Inbetriebnahme der Strecke an allen repräsentativen Immissionsorten Erschütterungsmessungen durchzuführen. Als Maßstab gilt hierbei: Erfassung aller in einem Abstand von bis zu 60 m zur Achse des zukünftig nächstgelegenen Gleises befindlichen Gebäude und Auswahl von mindestens einem Drittel dieser Gebäude als repräsentative Messpunkte, wobei alle in einem Abstand von bis zu 20 m zur Achse des nächstgelegenen Gleises befindlichen Gebäude gewählt werden müssen. Hierbei gilt als relevanter Immissionspunkt die Mitte von Wohn- und Schlafräumen. Die Vorhabenträgerin hat eine Beurteilung der neuen Erschütterungseinwirkungen unter Verkehrsbetrieb aufzustellen, die unter Berücksichtigung der DIN 4150 Teil 2 erfolgt.
2. Soweit die Beurteilung ergibt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 nicht eingehalten werden und sich die vor dem Ausbau vorhandene Vorbelastung um mehr als 25% erhöht hat, hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt im konkreten Einzelfall geeignete Schutzmaßnahmen am Gleis- und/ oder Bahnkörper oder am Ausbreitungsweg/ am zu schützenden Objekt vorzuschlagen, durch die sich

die vor Ausbau vorhandene Vorbelastung nicht um mehr als 25% erhöht oder eine Entschädigung für die Zunahme der Erschütterungsimmissionen anzubieten.

3. Die Vorhabenträgerin hat die in den vorgenannten Unterlagen zusammen mit einer Planunterlage, die die beabsichtigten Schutzmaßnahmen darlegt bzw. das Absehen von solchen Maßnahmen begründet, dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen unverzüglich vorzulegen.

A.4.2.2.2 Erschütterungsschutz während der Bauphase

1. Während der Bauphase hat die Vorhabenträgerin Rammpfahlgründungen grundsätzlich zu unterlassen. Zulässig sind z.B. das annähernd erschütterungsfreie Dreh-Drück-Verfahren und das erschütterungsarme Hochfrequenz-Vibrationsverfahren. In Bebauungsnähe ist zur Gründung der Lärmschutzwände ausschließlich das Dreh-Drück-Verfahren durchzuführen.
2. Zur Einbringung der Spundwände (Baugrubensicherung) ist grundsätzlich das annähernd erschütterungsfreie Pressverfahren einzusetzen.

A.4.2.3 Immissionen durch sekundären Luftschall, Vorbehalt

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG anschließend einen Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss erlassen, in dem über die notwendigen Schutzmaßnahmen vor sekundärem Luftschall und/oder Ansprüche auf Entschädigungen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG abschließend entschieden wird (Vorbehalt).

Hierzu ergehen folgende Nebenbestimmungen an die Vorhabenträgerin:

1. Die Vorhabenträgerin hat auf der Grundlage der in Nebenbestimmung A.4.2.2.1 beschriebenen Erschütterungsmessungen die neue Immissionsbelastung durch sekundären Luftschall zu beurteilen.
2. Soweit die Beurteilung ergibt, dass sich die aus der 24. BImSchV abgeleiteten Anhaltswerte nicht eingehalten werden und sich die vor dem Ausbau vorhandene Vor-

belastung um mindestens 2,1 dB(A) erhöht hat, hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt im konkreten Einzelfall geeignete Schutzmaßnahmen am Gleis- und/ oder Bahnkörper oder am Ausbreitungsweg/ am zu schützenden Objekt vorzuschlagen, durch die sich die derzeit vorhandene Vorbelastung nicht um mehr als 2,0 dB(A) erhöht oder eine Entschädigung für die Zunahme der Immissionen aus sekundärem Luftschall anzubieten.

3. Die Vorhabenträgerin hat die in Nebenbestimmung vorgenannten Unterlagen zusammen mit einer Planunterlage, die die beabsichtigten Schutzmaßnahmen darlegt bzw. das Absehen von solchen Maßnahmen begründet, dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, unverzüglich nach der Gewinnung der Daten vorzulegen.

A.4.3 Umweltfachliche Bauüberwachung

1. Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.
2. Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, sofern Umweltschäden entstanden sind bzw. auf der Baustelle Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

A.4.4 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Sollten im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme neue Grundwassermessstellen errichtet werden (z. B. als Ersatzmaßnahme), sind die jeweiligen Schichtenverzeichnisse und Ausbaupläne an den Geologischen Dienst NRW zu senden.

Die Kreuzung der Emscher und des Rhein-Herne-Kanals sind im Zuge dieses Verfahrens nach § 99 Landeswassergesetz NRW formal zu regeln.

Im Übrigen gelten die Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis.

A.4.5 Naturschutz, Artenschutz und Landschaftspflege

1. Neu zu errichtende sowie auszutauschende Oberleitungsmasten sind gemäß der DB-Richtlinie „Vogelschutz an Oberleitungen“ auszuführen. Maßgeblich ist die bei Baubeginn geltende Fassung dieser Richtlinie.
2. Ein Landschaftspflegerischer Ausführungsplan und ein Bauzeitenplan sind zu erstellen und vor Baubeginn mit der HLB Düsseldorf und ULB Oberhausen einvernehmlich abzustimmen.
3. Die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sind spätestens innerhalb der auf den Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode (15.11.-31.3.) umzusetzen.
4. Die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sind auf Dauer und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern.
5. Bei Gehölzpflanzungen sind ausschließlich Pflanzen entsprechend der potentiell natürlichen Vegetation und für die Wiedereinsaat von Grünlandflächen ausschließlich von der LANUV empfohlene standortgerechte Saatgutmischungen zu verwenden.
6. Bei der Durchführung und der Pflege der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist auf die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln zu verzichten.

7. Zaunanlagen sind unmittelbar angrenzend an das zu schützende Objekt, und durch vorgelagerte Gehölzpflanzungen in das Landschaftsbild einzubinden oder in mehrreihige Gehölzpflanzungen zu integrieren. Es ist darauf zu achten, dass die Zaunanlage für Arten der offenen Feldflur passierbar ist.
8. Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der HLB sowie der ULB Oberhausen schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die Umweltfachliche Bauüberwachung mit Name, Anschrift, Telefon mitzuteilen.
9. Seitens der Umweltfachliche Bauüberwachung ist nach Abgrenzung des Baufeldes mit der HLB eine Ortsbesichtigung durchzuführen sowie jeweils quartalsweise über den aktuellen Umsetzungsstand der landschaftspflegerischen Maßnahmen der HLB zu berichten. Bei Abweichungen ist die HLB unmittelbar zu unterrichten.
10. Zwei Jahre nach Umsetzung der Landschaftspflegerischen Maßnahmen sind diese hinsichtlich der Maßnahmenziele einer fachgutachterlichen Funktionskontrolle zu unterziehen, die Ergebnisse der HLB zu berichten. Insofern Maßnahmenziele nicht erreicht wurden, sind erforderliche Maßnahmenmodifikationen nach Abstimmung mit der HLB entsprechend durchzuführen. Art und Umfang der Funktionskontrolle sind mit der HLB bis zur Umsetzungskontrolle abzustimmen.
11. Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) hat in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen.
12. Die nach dem LBP sowie den Nebenbestimmungen für Ausführungsplanung maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen.
13. Das Feuchtbiotop zwischen Emscher und A 42 ist durch massive Bauzäune so vom Baufeld abzugrenzen, dass eine unabsichtliche Befahrung wirksam ausgeschlossen wird.

14. Jede Störung dieses Lebensraums durch Stoffeintrag oder Befahrung ist unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1, sowie der Unteren Landschaftsbehörde zu melden.
15. Bei der Maßnahme "VASB 2 Schutzzaun für Amphibien während der Bauzeit" sind die Fangeimer täglich zu leeren.

A.4.6 Denkmalschutz

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Stadt Oberhausen als Untere Denkmalbehörde und das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Xanten, Augustusring 3, 46509 Xanten, Telefon 02801/776290, Fax 02801/7762933, unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Entdeckungsstätte sind zunächst unverändert zu erhalten.

A.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

1. Die Anforderungen für die Verwertung von anfallendem Anschüttungsmaterial aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht bzw. belastetem Bodenmaterial in der Baumaßnahme selbst sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Oberhausen abzustimmen.
2. Erdarbeiten und die ordnungsgemäße Durchführung aller bodenbezogener 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 (SUBodAV NRW) in der aktuellen Fassung).
3. Beim Umgang mit Böden und Bodenmaterialien und der Herstellung nicht überbauter Flächen sind die DIN 19731, die DIN 18915 (insbes. Nr. 7.3, 7.4.1, 7.4.2 und 7.6.2) und die materiellen Anforderungen der §§ 9 und 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu beachten.

4. 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 und die DIN 18915 sind zu beachten. Bodenmaterialien sind geeignet, wenn sie den Vorsorgeanforderungen der Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung und 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 und nach ihrer Herkunft keinem Belastungsverdacht unterliegen.
5. 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).
6. 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. 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 Anschüttungsmaterial und zur Sicherung nicht abgedeckter Anschüttungsflächen durch Bodenabdeckungen erforderlich.

8. Ausgehobene Anschüttungsmaterial 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 Anschüttungsmaterial, die sich durch ungewöhnliche Verfärbungen, Gerüche oder Materialkonsistenz 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.
9. 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.
10. Bodenabdeckungen von 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 3 und 4.
11. Abbrüche von Bauwerken oder Anlagenteilen sind so zu gestalten, dass die Leistungsfähigkeit der zuvor vorhandenen Böden soweit wie möglich und zumutbar wiederhergestellt wird.
12. Die Bauwerke sind vollständig, d.h. einschließlich Fundamente und Unterbau zurückzubauen. Nicht mehr benötigten Oberflächenbefestigungen sind einschließlich Tragschichten und Unterbau zurückzubauen.
13. Für die Verfüllung der ggf. entstandenen Gruben ist nur humusarmes Bodenmaterial zu verwenden. (LAGA Anforderungen an die stoffliche Verwertung von minerali-

schen Abfällen, Technische Regeln, Allgemeiner Teil vom 06.11.2003). 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.

14. 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).
15. 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 Auflagen 3 und 4.
16. Vermischungen von Abbruchmaterialien oder Materialien aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht mit den umgebenden Böden sind 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 20cm 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).
17. Verdichtungen der Böden, insbesondere durch die Befahrung mit Radfahrzeugen oder Befahrung 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).

18. Für die Durchführung der Baumaßnahmen angelegte 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 3, 4, 5 und 12 sind entsprechend zu berücksichtigen.
19. 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.

A.4.8 Land- und Forstwirtschaft

1. Bei den Unterführungen ist zu beachten, dass für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr (Mähdrescher und Schlepper) eine Mindestdurchfahrtshöhe von 4,50 m erforderlich ist. In den Einmündungsbereichen der landwirtschaftlichen Wege sind die Einmündungsradien sowie die Aufstelllängen den landwirtschaftlichen Erfordernissen anzupassen.
2. Vor Beginn jeglicher Baumaßnahmen ist der Mutterboden abzuschieben und getrennt zu lagern. Ferner ist der derzeitige Zustand der in Anspruch genommenen Flächen in vollen Umfang wieder herzustellen.
3. Die Zuwegungen zur Bewirtschaftung der Parzellen, die an die in Anspruch genommenen Parzellen grenzen, muss jederzeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten auch während der Bauphase möglich sein. Erwerb, Belastung oder zeitweilige Nutzung dieser Flächen ist vom Vorhabenträger zu entschädigen.

A.4.9 Brand- und Katastrophenschutz

1. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Einzelheiten des bauzeitlichen Zuwegungskonzepts unter Berücksichtigung der jeweiligen Örtlichkeit von der Vorhabenträgerin anzupassen und mit der Kommune abzustimmen.
2. Das Zuwegungskonzept für den ausgebauten Zustand ist in Lageplänen darzustellen. Die Lagepläne sind in Anlehnung an die DIN 14095 (Feuerwehrpläne) zu erstellen. Die Darstellung weiterer Infrastrukturdaten, wie z. B. Gewässer / Entwässerungsanlagen mit Fließrichtung oder parallel geführte Wege, die nicht Teil des Zuwegungskonzeptes sind, ist mit der Feuerwehr abzustimmen. Neben der Papierform sind die Planunterlagen auch in digitaler Form zu übergeben. Hierbei sind gängige Dateiformate zu verwenden.
3. Sperrvorrichtungen im Bereich der Zuwegungen müssen sich mit feuerwehrrüblichem Gerät (Dreikant) öffnen lassen. Bei Sperrvorrichtungen, die den Zutritt oder die Zufahrt des unmittelbaren Gleisbereiches verhindern, kann von dieser Regelung abgesehen werden, sofern sichergestellt ist, dass die Einsatzkräfte des Brand- und Katastrophenschutzes hierüber unterrichtet sind und über die erforderlichen Schlüssel verfügen. Der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Fall eine entsprechende Zustimmung der örtlich zuständigen Feuerwehr vorzulegen.
4. Für Verkehrsstationen sind Feuerwehrpläne nach DIN 14095 zu erstellen.
5. Vorbehalt zum Sicherheitskonzept:

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG in einem Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss über ergänzende Anlagen des Sicherheitskonzeptes zu entscheiden. Hierzu wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, vor Baubeginn ein Sicherheitskonzept sowohl für die Bauphase als auch für den Zeitpunkt nach Fertigstellung des Streckenabschnittes (PFA 1.1) auszuarbeiten. Die sich hieraus ergebenden Änderungen, Ergänzungen und Auflagen sind vor Inbetriebnahme der Anlage umzusetzen. Soweit sie sich auf die Bauzeit beziehen, sind sie vor Beginn der Baumaßnahmen umzusetzen.

Folgende Sachverhalte sind zu überarbeiten bzw. ergänzen:

- Tabellarische Übersicht der Zuwegungen (Anlage 3.4) mit Angaben zur maximalen Länge der Fußwege zwischen Ereignisort und Zufahrt
- Übersichtsplan der Zuwegungen (Anlage 3.4)
- Darstellung der Flucht- und Rettungswege in den Lageplänen der Anlage 5, Maßstab 1:1000 und in den Querprofilen der Anlage 7, Maßstab 1:100
- Im Bereich der Eisenbahnbrücken und der Straßenüberführungen sind die Flucht- und Rettungswege in den Bauwerksplänen zu erfassen und darzustellen.
- Darstellung des Zuwegungskonzepts in Lageplänen. Die Lagepläne können in Anlehnung an die DIN 14095 (Feuerwehrpläne) erstellt werden, befahrbare Abschnitte (Zufahrten für Straßenfahrzeuge) und begehbbare Abschnitte (Zugänge) sind kenntlich zu machen.
- Darstellung der Anbindungen an Flächen des öffentlichen Verkehrs
- Sicherstellung der dauerhaften Verfügbarkeit der gesamten Zuwegungen, insbesondere auf Parkplätzen, Wirtschaftswegen und allen Flächen, die nicht unmittelbar dem öffentlichen Straßenraum zugerechnet werden (dingliche Sicherung, Befestigung der Wegflächen, Unterhaltung, Kennzeichnung und Parkverbote, Winterdienst)
- Grunderwerbspläne für Zuwegungen und Anbindungen an Flächen des öffentlichen Verkehrs
- Darstellung der Löschwasserversorgung (Löschwasserentnahmestellen, Löschwassermengen, Löschwasserversorgung durch offene Gewässer) an der Strecke in einem Bereich von 300 m links und rechts der Strecke
- Bereitstellung von Lageplänen und Karten für die Feuerwehr
- Es ist ein Zuwegungskonzept für die Bauzeit zu erstellen.
- Darstellung zu Maßnahmen, Einrichtungen und Anweisungen zur Gewährleistung der Sicherheit in Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnbetrieb, allgemein und streckenspezifisch (vorbeugender Unfallschutz)
- Darstellung zu Maßnahmen, Einrichtungen und Anweisungen bei Störungen und Unfällen in Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnbetrieb, allgemein und streckenspezifisch (abwehrender Unfallschutz)
- Nachweis, dass für den Streckenabschnitt zwischen Bahn-km 2,9 und 3,3 für jeden beliebigen Punkt im Abstand von 300m eine Löschwasserversorgung von 96 m³/h, ggf. auch durch mehrere Entnahmestellen zusammengerechnet,

sichergestellt werden kann. Ist dies nicht nachweisbar, wird die Anordnung zusätzlicher Löschwassereinrichtungen für diesen Bereich vorbehalten. Die Antragstellerin hat hierzu im Falle eines Fehlschlag des Nachweises einen Antrag auf Planergänzung vorzulegen, in dem Anlagen dargestellt sind, mit denen die Erreichung der oben bezeichneten Löschwassermenge sicher gestellt werden.

Bei der Überarbeitung des Sicherheitskonzeptes sind die Forderungen des Dezernat 22.4 der Bezirksregierung Düsseldorf (siehe Kapitel B.4.11) gebührend zu berücksichtigen.

Eine Inbetriebnahme der Ausbaustrecke ist erst nach Erfüllung dieser Auflage zulässig.

A.4.10 Ver- und Entsorgungsleitungen

1. Im Baufeld auf Gelände der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung liegen Fernmeldekabel der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Die Kabel dürfen weder beschädigt noch in ihrer Funktion gestört werden.
2. Spätestens drei Wochen vor Baubeginn hat der Unternehmer bei den jeweiligen Außenbezirken vom Wasser- und Schifffahrtsamt die genaue Lage der Kabel zu erfragen. Gegebenenfalls ist ein Antrag auf kostenpflichtiges Einmessen und Auspflocken an den Außenbezirk zu stellen.
3. Das Kabelmerkblatt der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in der jeweils gültigen Fassung, das beim zuständigen Außenbezirk Duisburg-Meiderich, Telefon 02 03/410 95 90, zu erhalten ist, ist vor Baubeginn anzuerkennen.
4. Im Schutzstreifen der Höchstspannungsleitung dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 10 m erreichen. Als Anlage ist beispielhaft eine Gehölzliste mit entsprechenden Endwuchshöhen beigefügt. Durch höherwachsende Gehölze, die in den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen angepflanzt werden, besteht die Gefahr, dass durch einen eventuellen Baumumbruch die Höchstspannungsfreileitung beschädigt wird.

Aus diesem Grund sind in diesen Bereichen Gehölze nach Endwuchshöhen gestaffelt anzupflanzen.

5. Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitung gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer / den Bauherrn auf seine Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen. Kommt der Grundstückseigentümer / der Bauherr der vorgenannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist nicht nach, so ist die Amprion GmbH berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Bauherrn durchführen zu lassen.
6. Die Höchstspannungsleitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Alle die Höchstspannungsfreileitung gefährdenden Maßnahmen sind untersagt. Sonstige Einzelmaßnahmen und Geländeänderungen im Schutzstreifen bedürfen unserer Zustimmung.
7. Der Einsatz von Geräten (z. B. das Aufstellen eines Baukranes) im Bereich der Höchstspannungsleitung ist nur eingeschränkt möglich. Die Baumaßnahmen müssen im Vorfeld mit der Amprion GmbH abgestimmt werden.
8. Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitung ausgeschlossen wird, muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitung eingehalten wird. Der Bauherr hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten.
9. Die Ausführungsplanungen sind mit der evo Energie-Netz GmbH abzustimmen, soweit deren Leitungen betroffen sein können.
10. Vor Überbauung vorhandener Gas- oder Fernwärmeleitungen der evo Energie-Netz GmbH ist der Versorger telefonisch zu kontaktieren (0208/835-2349 bzw. -2364 oder -2851).

11. Umbauarbeiten an vorhandenen Rohrleitungen dürfen nur mit sachverständiger Begleitung vorgenommen werden. Lange Vorlaufzeiten sind zu beachten. Bauarbeiten im Bereich der Rohrleitungen oder des Schutzstreifens dürfen nur in Abstimmung mit den Leitungsbetreibern erfolgen. Die Leitungen müssen immer zugänglich bleiben.
12. Die Leitungsschutzanweisungen der Versorgungsunternehmen sind zu beachten.
13. Die Vorgaben der Fa. Open Grid Europe zum Schutz ihrer Rohrleitungen sind zu beachten.
14. Die allgemeinen Hinweise zur Errichtung von Zuwegungen und Anlegung von Baufeldern der Fa. Open Grid Europe sind in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger zu berücksichtigen.
15. Für die geplante Gleiserweiterung, Ausbau des vorhandenen Feldweges als Baustellenzufahrtsstraße für Schwerlastverkehr und dem eventuellen Nutzen des Schutzstreifens als Ausgleichsfläche, sind vor Baubeginn zwischen dem Eigentümer der Anlage und der RMR Rhein-Main-Rohrleitungstransport GmbH Kreuzungs- bzw. Nutzungsverträge zu schließen. Die RMR-Schutzanweisung ist vom Eigentümer und den bauausführenden Unternehmen anzuerkennen und zu beachten.
16. Die Zugänglichkeit der RMR-Trasse muss uns jederzeit gewährleistet sein. Alle Arbeiten im RMR-Schutzstreifen dürfen nur nach Rücksprache und im Einverständnis mit RMR unter RMR-Aufsicht durchgeführt werden.
17. Vor Baubeginn ist in allen betroffenen Leitungsabschnitten eine Spannungstrichtermessung als Statusmessung durchzuführen. Diese wird nach Bauende wiederholt, um Schädigungen an RMR-Anlagen, die durch die Bauausführung verursacht wurden, festzustellen.
18. Die Auflagen der Afk-Empfehlung Nr. 3 "Maßnahmen beim Bau und Betrieb von Rohrleitungen im Einflussbereich von Hochspannungs-Drehstromanlagen und Wechselstrom-Bahnanlagen sind zu beachten.

19. Baustelleneinrichtungs- und Materiallagerplätze im RMR-Schutzstreifen sind unzulässig.
20. Die geplante Baustellenzufahrt über die RMR-Trasse darf nur über einen definierten Aufbau (z.B. Schotter) erfolgen. Dies ist mit RMR abzustimmen und vertraglich zu vereinbaren, sofern die Baustraßen nach Bauende nicht zurückgebaut werden. Die Kennzeichnung der RMR-Trasse mit Schilderpfählen muss erhalten bleiben. Sollten hier Standorte entfallen, so sind neue Standorte zu finden und zu vereinbaren. Der Geräteeinsatz im RMR-Schutzstreifen ist zu benennen und abzusprechen. Für die Verdichtung im Schutzstreifen muss erschütterungsarmes Gerät eingesetzt werden. Hier muss frühzeitig das einzusetzende Gerät und die einzubringende Verdichtungsenergie RMR benannt werden. Je nach Gerät oder einzubringender Verdichtungsenergie sind Schwingungsmessungen an den RMR-Anlagen unter Aufsicht des technischen Überwachungsvereines notwendig. Die hier entstehenden Kosten für das Freilegen der RMR-Anlage, das Durchführen der Schwingungsmessungen und die Begutachtung/Begleitung des TÜV sind vom Verursacher zu tragen.
21. Stützbauwerke, Maste, Lärmschutzwände o.a. sind im RMR-Schutzstreifen nicht zugelassen.
22. Vorsichtsmaßnahmen (z.B. Lastverteilungsplatten, zusätzliche Schottermatten, Abgrenzung der Arbeitsbereiche) sind während der Bauarbeiten zum dreigleisigen Ausbau im Leitungsbereich erforderlich.
23. Entwässerungsgräben, die die RMR-Anlagen kreuzen, müssen (mindestens) in der Sohle befestigt werden (z.B. mit Wasserbausteinen oder einer Betonplatte), sofern sie nicht komplett als Kanalleitung im Kreuzungsbereich geführt werden können. Eine Mindestüberdeckung der RMR-Anlagen > 1 m muss erhalten bleiben.
24. Für die geplante Ausgleichsfläche (hier vor allem die Fläche A/E 12 (2)) sowie die Wiederaufforstungsflächen (Böschungen, etc.) gilt für den RMR-Schutzstreifen ein Verbot zur Bepflanzung mit Bäumen und tief wurzelnden Sträucher.

25. Leitungen der RWE Rhein-Ruhr-Netzwerke GmbH, die im Baubereich liegen, sind weiterhin erforderlich und müssen erhalten bleiben. Vor Baubeginn ist eine Detailplanung abzustimmen.
26. Der Betrieb der Baustelleneinrichtungsflächen zwischen den Masten 4 und 5 sowie 5 und 21 der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Lirich-HKW Friedrichstraße ist mit der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerke GmbH abzustimmen.
27. Die zwischen den Masten 6 und 7 vorgesehene Böschungsänderung ist so zu planen, dass mindestens 10 m Abstand zwischen Böschungsoberkante und den Eckstielen des Mastes 6 eingehalten und langfristig erhalten bleibt.
28. Alle geplanten Maßnahmen im Bereich der Hochspannungsfreileitung sind mit der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH abzustimmen.
29. Im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung darf die Fahrbahnhöhe der verlegten Rothof-/Rosastraße maximal 40,00 m über NN betragen.
30. Die Verkehrsfläche zwischen Mast 7 und 8 ist auf vorhandenem Geländeniveau anzulegen. Mast 7 ist gegen versehentliches Anfahren zu schützen.
31. Eventuelle Beleuchtungseinrichtungen sind ebenfalls mit der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerke GmbH abzustimmen.
32. Im Schutzstreifen der Leitung dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 10 m erreichen, von km 2,882-3,0 maximal 15 m.
33. Die Leitungen und Masten müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.
34. Vor Durchführung der Baumaßnahmen sind der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerke GmbH die Ausführungspläne zur abschließenden Prüfung und Stellungnahme zuzusenden.

35. Es ist jederzeit ein genügender Abstand zu den Bauteilen aller Freileitungen einzuhalten. Die Vorhabenträgerin hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten.
36. Im Sicherheitsbereich des 110-kV-Erdkabels der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH von insgesamt 5 m (2,5 m beidseitig der Leitungsachse) dürfen keine größere Höhenänderung der bestehenden Gelände- oder Straßenflächen vorgenommen werden. Die 110-kV-Kabel dürfen nicht überbaut oder mit tiefwurzelnenden Pflanzen bepflanzt werden.
37. Die von der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH bekannt gegebenen Mindestabstände von den Hochspannungskabeln sind einzuhalten.
38. Alle Beteiligten sind über die Lage der Kabel zu unterrichten. Vor Beginn von Bauarbeiten in der Nähe der 110-kV-Kabel sind durch die ausführenden Baufirmen Planunterlagen über die Lage der 110-kV-Kabel bei der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, WSW-H-LH, Rheinlanddamm 24, 44139 Dortmund, anzufordern. Auch ist vor Baubeginn die Lage von eventuell vorhandenen Fernmelde-, Nieder- und Mittelspannungsleitungen durch die ausführenden Baufirmen bei der RWE Deutschland AG, Regionalzentrum Ruhr, Altenessener Straße 25, 45141 Essen, anzufordern. Außerdem ist vor Baubeginn die Lage von eventuell vorhandenen Fernmelde-, Nieder und Mittelspannungsleitungen durch die ausführenden Baufirmen bei den örtlichen Netzversorgern anzufordern.
39. Die Schutzanweisung der RWE ist zu beachten.
40. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt

der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren.

41. Die evo Energie Netz GmbH ist zum Schutz ihrer Anlagen vor Baubeginn zu unterrichten.

A.4.11 Straßen, Wege, Zufahrten

1. Die erforderlichen Maßnahmen für den Anprallschutz am Brückenbauwerk 4507 545 der Bundesautobahn A 42 in Oberhausen bzw. die notwendige Anprallsicherheit sind in Abstimmung mit der Regionalniederlassung Ruhr des Landesbetriebs Straßenbau nachzuweisen.
2. Inwieweit die anzusetzenden Ersatzlasten von den Pfeilerkonstruktionen aufgenommen werden können oder ob zusätzliche bauliche bzw. konstruktive Maßnahmen (Verstärkungen, Sonderkonstruktionen für die Aufnahme der Lasteinwirkungen, Oberflächenschutz usw.) an oder vor den Pfeilern durchgeführt werden müssen, sind von der DB AG durch einen anerkannten Prüfenieur zu klären.
3. Für die erforderlichen Maßnahmen und Nachweise ist eine Vereinbarung nach dem EKrG mit der Straßenbauverwaltung zu schließen, in der sämtliche Maßnahmen sowie die Kosten, einschließlich der Ablösung des Erhaltungsmehraufwandes geregelt werden.
4. Während der Baumaßnahmen ist zu gewährleisten, dass die Radwegeverbindung „Grüner Pfad“ erhalten bleibt und die Sicherheit gewährleistet wird. Eine Verlegung dieser Trasse ist mit dem RVR abzustimmen. Die Wegequalität und wegbegleitende Flächen sind zu gewährleisten. Umleitungen sind einzurichten und zu unterhalten.
5. Die Betriebswege beidseitig der Bundeswasserstraße müssen während der Baumaßnahme freigehalten werden. Sollte das nicht möglich sein, müssen an den Zufahrten ober- und unterhalb der Baustelle vorschriftsmäßige Baken mit entsprechenden Hinweisen aufgestellt werden. Sollten die Betriebswege bzw. das Ufergelände, z. B. bei unvorhergesehenen Sicherungsmaßnahmen, für Transporte o. Ä., genutzt werden müssen, so ist dies dem Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-

Meiderich mitzuteilen. Nach Abschluss der Nutzung ist der ordnungsgemäße Zustand des in Anspruch genommenen Geländes unverzüglich wiederherzustellen.

6. Vor Benutzung der Betriebswege und nach Beendigung der Nutzung hat mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt eine Beweissicherung zu erfolgen.
7. Der parallel zur Baustraße verlaufende Fußweg muss durchgehend offen und benutzbar bleiben, so dass der Kaisergarten vom Parkplatz an der Straße „Zum Eisenhammer“ erreichbar bleibt.
8. Die Erreichbarkeit des OTV-Geländes, des Gatterdammplatzes sowie der Freizeiteinrichtungen im Kaisergarten von der Straße Am Kaisergarten aus ist sicherzustellen.
9. Die Erreichbarkeit des Parkplatzes P3 ist während und auch nach den Arbeiten auf Dauer sicherzustellen; die über den Parkplatz führende Radwegverbindung darf nicht unterbrochen werden. Temporäre Einschränkungen der Nutz- und Erreichbarkeit des Parkplatzes sind auf ein Minimum zu beschränken.
10. Das Flurstück 207, Flur 46 in der Gemarkung Oberhausen ist von der Bahn an die Stadt Oberhausen als Parkplatz verpachtet. Die Erreichbarkeit der Parkfläche muss gewährleistet sein. Einschränkungen sind mit der Stadt Oberhausen abzustimmen. Muss der Vertrag vorzeitig gekündigt werden ist dies zu entschädigen.
11. Da die geplante Ersatztrasse der Rothofstraße keine Gehwege erhalten soll, dienen die Bankette auch als Raum für Fußgänger. Darum sind die Bankette standfest mit einer Breite von 1,50 m auszuführen.

A.4.12 Kampfmittelbergung

Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m² sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

A.4.13 Bauzeitliche Beeinträchtigungen

An den Gebäuden im Gleisdreieck ist hinsichtlich baubedingter Erschütterungen eine Beweissicherung vorzunehmen. Nachgewiesene Gebäudeschäden sind nach Abschluss der Bauarbeiten zu entschädigen.

A.4.14 VV BAU und VV BAU-STE, VV IST

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE)“ sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

Darüber hinaus sind bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der „Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme Strukturelle Teilsysteme des Transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST)“ zu beachten.

A.4.15 EG Prüfverfahren

Es wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger, soweit das Vorhaben den Bau bzw. die Umrüstung von Infrastruktur des europäischen Eisenbahnsystems betrifft, gemäß §§ 6, 9 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) i.V.m. §§ 2, 4 der Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen (VV IST), jeweils in der aktuellen Fassung, beim Eisenbahn-Bundesamt prüfen zu lassen hat, ob das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf. Wenn das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung nach §§ 6, 9 TEIV bedarf, hat der Vorhabenträger die EG-Prüfung bei einer benannten Stelle zu beantragen.

Der diesbezügliche Bewertungsbericht ist dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

A.4.16 Abweichung von Regelwerken

Weicht die Planung von den Vorgaben der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ab, so hat der Vorhabenträger gemäß § 5 TEIV die erforderliche Ausnahmegenehmigung bei der Sicherheitsbehörde zu beantragen. Das Ergebnis der EG-Prüfung sowie etwaige Ausnahmegenehmigungen sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen. Sollte sich aufgrund des Ergebnisses der EG-Prüfung oder etwaiger Ausnahmegenehmigungen die Notwendigkeit einer Änderung der Planung ergeben, hat der Vorhabenträger die Genehmigung der Planänderung rechtzeitig vor Durchführung der Baumaßnahmen bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

A.4.17 Weitere Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Es ist durch eine Prüfstelle nach § 6 RohrFLtgG zu ermitteln, ob das Vorhaben Auswirkungen auf die Rohrfernleitungen RMR-Mineralölproduktfernleitung, ALD-Sauerstoffverbund, ALD-Wasserstoffverbund und ARG-Ethylenpipeline hat. Die für die technischen Ermittlungen und Prüfungen erforderlichen Unterlagen bzw. Informationen sind der Prüfstelle zur Verfügung zu stellen. Eventuell resultierende Auswirkungen sind von der Prüfstelle in einem Gutachten je Rohrfernleitungsanlage zu beschreiben und sicherheitstechnisch zu bewerten. Die Gutachten sind dem Dezernat 54 der Bezirksregierung Düsseldorf und der Bezirksregierung Köln 8 Wochen vor Baubeginn vom Vorhabenträger, der DB Netz AG, vorzulegen.
2. Vor Beginn der Baudurchführung ist eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 des Gesetzes über die Durchführung von Maßnahmen des Arbeitsschutzes zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten bei der Arbeit (Arbeitsschutzgesetz - ArbSchG) vom 07.08.1996 (BGBl. I. S. 1246, in der aktuellen Fassung, aufzustellen.
3. Zur Abwendung von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ist bei Arbeiten im Gleisbereich während der Baumaßnahme die Unfallverhütungsvorschrift "Arbeiten im Bereich von Gleisen" (GUV-V D33) zu beachten.
4. Nach § 5 der Unfallverhütungsvorschrift "Eisenbahnen" (GUV-V D30.1) muss neben jedem Fahrbereich auf einer Seite ein ausreichend bemessener Bereich vorhanden

sein, in den Beschäftigte vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können (Sicherheitsraum). Der Sicherheitsraum muss mindestens 2,00 m hoch, erkennbar und sicher erreichbar sein. Die notwendige Mindestbreite ist in Abhängigkeit von den zulässigen maximalen Fahrgeschwindigkeiten der Schienenfahrzeuge auszulegen. Einbauten in den Sicherheitsraum sind nur dann zulässig, wenn die Beschäftigten den verbleibenden Sicherheitsraum ohne Schwierigkeiten erreichen können. Die Standfläche im Sicherheitsraum muss ein sicheres Stehen ermöglichen, d.h. der Sicherheitsraum muss grundsätzlich außerhalb des geneigten Bereichs der Schotterflanke liegen.

5. Für die Inanspruchnahme der Grundstücke der Emschergenossenschaft/ Lippeverband sowie für die Kreuzung der Emscher mit der geplanten Eisenbahnüberführung sind mit der/dem Emschergenossenschaft/ Lippeverband vorab entsprechende Verträge abzuschließen.
6. Die Inanspruchnahme weiterer Flächen des RVR ist vertraglich zu regeln.
7. Für die Inanspruchnahme von Gelände der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sind vor Beginn der Flächennutzung Nutzungsverträge abzuschließen oder die Flächen zu erwerben.
8. Die WSV plant den Ersatz der Sterkraderstraßen-Brücke Nr. 317. Im Rahmen dieser Baumaßnahme ist geplant, die Flächen am Nordufer (Grunderwerbsverzeichnis Nr. 14., 15. und 16.) des sogenannten GHH-Hafens, als Montage- und Baustelleneinrichtungsfläche zu nutzen. Die von DB Netze geplante Nutzung der Flächen im GHH-Hafen ist mit den oben genannten Planungen der WSV abzustimmen.
9. Für die im Grunderwerbsverzeichnis Nr. 14., 15. und 16. genannten Flächen besteht ein Nutzungsvertrag der WSV mit der MAN Turbomaschinen AG, Steinbrinkstraße 1, 46145 Oberhausen. Die Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche ist von der DB mit MAN abzustimmen.
10. Die Flächen am Südufer (Nr. 13 Grunderwerbsverzeichnis) sind Betriebsweg der WSV und "Uferwanderweg" der Stadt Oberhausen. Die Sperrung des Betriebswe-

ges kann nur in Abstimmung mit der WSV und der Stadt Oberhausen erfolgen. Die Spundwand ist hier für eine maximale Flächenlast von 10 kN/m² bemessen.

11. Das Versickerungsbecken Nr. 255 des Bauwerksverzeichnisses muss so errichtet werden, dass Leitungen der WSV nicht beschädigt werden. Vorgenannten Leitungen der WSV sind auch bei ggf. geplanten Maßnahmen an der "vorhandenen Zufahrt über Lindnerstraße" (Baustraßen und Zuwegungen) zu berücksichtigen.
12. Bei der Errichtung, der Unterhaltung, der Wartung sowie beim Betrieb der Anlage sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.
13. Dem Wasser- und Schifffahrtsamt sind Änderungen der Firmenanschrift, der Firmenbezeichnung und der Rechtsform des Unternehmens und gegebenenfalls die Eröffnung des Insolvenzverfahrens mit Angabe des Insolvenzverwalters mitzuteilen.
14. Die Brückenanlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das Wasser- und Schifffahrtsamt sie abgenommen hat. Die Abnahme ist beim Außenbezirk Duisburg-Meiderich, Emmericher Straße 203, 47138 Duisburg, Tel. 0203410959-0 zu beantragen.
15. Jede geplante Änderung der Anlage, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem Wasser- und Schifffahrtsamt schriftlich anzuzeigen.
16. Werden durch die Anlage, deren Betrieb oder durch die Benutzung der Wasserstraße Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Wasserstraße verursacht, sind die Beeinträchtigungen auf Verlangen des Wasser- und Schifffahrtsamtes zu beseitigen.
17. Zur Sicherung der Grenz-, Polygon- und sonstigen Festpunkte hat der Unternehmer vor Beginn der Baumaßnahme alle Einzelheiten mit der Vermessungsabteilung des Wasser- und Schifffahrtsamtes abzustimmen. Werden infolge der Baumaßnahme Festpunkte beseitigt, beschädigt, weggerückt, verstärkt oder zerstört, so hat der Unternehmer diese auf seine Kosten wiederherzustellen. Außerdem ist nach Abschluss

der Baumaßnahme der ordnungsgemäße Zustand des in Anspruch genommenen Geländes unverzüglich wiederherzustellen.

18. Vor Beginn der Baumaßnahme ist mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt eine Ortsbesichtigung durchzuführen. Vermessungspunkte, Hektometerzeichen oder Schifffahrtszeichen sind zu sichern.
19. Baubehelfe, die das Lichtraumprofil der Wasserstraße einschränken sind an den der Schifffahrt zugewandten Außenkanten nach ober- und unterstrom durch rot-weiße Tafelzeichen -sogenannte Warnschraffen- zu kennzeichnen. Die Schraffenhöhe beträgt 25 cm, die Schraffenbreite 20 cm. Die Tafelzeichen sind nachts und bei Sichtweiten unter 100 m zu beleuchten.
20. Baubehelfe, wie Spundwände, Rammpfähle oder ähnliches, sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Wasserstraße zu entfernen.
21. Es ist sicherzustellen, dass keine Gegenstände in die Wasserstraße gelangen können. Falls Gegenstände in die Wasserstraße gelangen, ist dieses dem Wasser- und Schifffahrtsamt unverzüglich mitzuteilen.
22. Die Baustellenbeleuchtung ist blendungsfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine Reflexe auf dem Wasser hervorrufen.
23. Der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes.
24. Drei Monate nach Abnahme sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt Baubestandszeichnungen/Einmessungspläne (Anlage inklusive Topographie) in 3-facher Ausfertigung und in digitaler Form als dxf-, dwg- oder dgn-Datei mit zugehöriger Koordinatenliste als Ascii- Datei, zu übergeben.

25. Dem Wasser- und Schifffahrtsamt ist der für den Betrieb der Anlage verantwortliche Beauftragte schriftlich mitzuteilen. Jede Änderung ist ebenfalls schriftlich mitzuteilen.
26. An der Anlage dürfen außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom Wasser- und Schifffahrtsamt genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die die Schifffahrt stören, insbesondere zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern.
27. Es dürfen keine Stoffe in die Wasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Wasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Wasserstraße beeinträchtigen.
28. Die Ausführungspläne sowie die statischen Berechnungen für die Brücke einschließlich aller Gründungen sind mit dem Prüfbericht eines öffentlich bestellten und vereidigten Prüfsachverständigen dem Wasser- und Schifffahrtsamt vor Baubeginn zur Zustimmung vorzulegen.
29. Beginn und voraussichtliche Dauer von Arbeiten und Inspektionen im Bereich der Wasserstraße sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt mindestens 6 Wochen vorher schriftlich mitzuteilen.
30. Die zur Regelung des Schiffsverkehrs während der Bauzeit gemäß Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung erforderliche Kennzeichnung der Baustelle sowie weitere eventuell erforderlich werdende Maßnahmen werden entsprechend den örtlichen Gegebenheiten vom Wasser- und Schifffahrtsamt festgelegt.
31. Sämtliche erforderliche Schifffahrtszeichen sind auf Weisung des Wasser- und Schifffahrtsamtes zu setzen und zu betreiben.
32. Die lichte Durchfahrtshöhe muss beim Bemessungswasserstand von NHN + 29,50 m mindestens 5,25 m betragen. Die Konstruktionsunterkante (KUK) der Brücke darf demnach die Höhe von NHN + 34,75 m nicht unterschreiten.

33. Die Verlegung, Veränderung beziehungsweise Beseitigung von Versorgungsleitungen an und in der Brücke (ausgenommen Brückenbeleuchtung und -entwässerung) bedürfen einer gesonderten ström- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung.
34. Eine Brückenbeleuchtung ist so anzubringen, dass keine Blendwirkung für die Schifffahrt eintreten kann. Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen sind auszuschließen
35. Bei der Errichtung, der späteren Kontrolle oder der Unterhaltung der Brücke dürfen das Lichtraumprofil gemäß Ziffer 33, der Gefährdungsraum (Umfasst den Raum, den fehlmanövrierte, im Allgemeinen leere, Wasserfahrzeuge sowie nach oben überstehende Aufbauten oder Einrichtungen (z.B. ausgefahrene Kranausleger) im Sinne von außergewöhnlichen Einwirkungen gemäß DIN 1055-9 erreichen können.), sowie die Fahrrinne der Bundeswasserstraße nur mit Genehmigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes eingeschränkt werden.
36. Bei der Ausführung von Arbeiten, die die Schifffahrt gefährden oder die Schiffsführer beeinträchtigen oder irritieren können (wie bei Schweiß-, Spritz- und Sandstrahlarbeiten oder Röntgenaufnahmen von Bewehrung usw.) ist, sofern nicht durch geeignete Maßnahmen eine Beeinträchtigung ausgeschlossen ist (z.B. durch Einhausung), ein geeigneter Wahrschaudienst einzurichten. Rechtzeitig vor der Durchfahrt von Fahrzeugen sind diese Arbeiten einzustellen. Beim Passieren von Fahrzeugen mit bestimmten gefährlichen Gütern (gemäß Anlage zur ADNR) sind diese Arbeiten einzustellen.
37. Die bei den Bauarbeiten über der Schifffahrtsöffnung eingesetzten Krane oder ähnliche Geräte dürfen beim Herannahen und Passieren von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten ihre Lasten nicht über das Fahrwasser ausschwenken.
38. Die Fahrbahnen der Brücke sind so zu entwässern, dass die Schifffahrt und die Unterhaltung der Wasserstraße nicht beeinträchtigt werden. Schnee und Eis von der Brücke dürfen nicht in die Wasserstraße geworfen werden.

39. Auf den Baustelleneinrichtungsflächen (BW Nrn. 805 und 806) dürfen während der Bauphase Anschüttungen in einer Höhe von maximal 5,00 m über vorhandenem Geländeniveau aufgetragen werden. Abstimmungen während der Bauphase sind mit der Amprion GmbH, Betrieb West, Arenbergstraße 45 in 45329 Essen, vorzunehmen.
40. Die Zuwegung zu den Eigentumsflächen der ThyssenKrupp AG muss ungehindert gewährleistet sein. Durch geeignete Maßnahmen (Einzäunung) ist zu gewährleisten, dass Betriebsfremde die Bahngrundstücke auch nach Ausbau nicht betreten können. Nachteile durch die Realisierung der Planungen, z. B. Verlust von Flächen oder Stellplätzen, sind auszugleichen. Der Vorhabenträger stellt ThyssenKrupp frei von allen Nachteilen, die mit der Realisierung des Vorhabens verbunden sind. Für die Inanspruchnahme von Arbeitsflächen ist vor Beginn der Arbeiten eine Gestattungsvereinbarung mit der ThyssenKrupp Real Estate GmbH abzuschließen.
41. Die Grundstücke Gemarkung Buschhausen, Flur 14, Flurstücke 58 und 89 können als Baustelleneinrichtungsflächen genutzt werden. Entschädigungszahlungen für Eigentümer bzw. Pächter sind nach den gesetzlichen Vorgaben zu leisten oder vertraglich zu regeln.
42. Die Nutzung der Flurstücke Gemarkung Oberhausen, Flur 46, Flurstücke 211 und 212 als Baustelleneinrichtungsflächen ist mit der Stadt Oberhausen abzustimmen.
43. Im Bereich der Emscherbrücke sind die Baustelleneinrichtungsfläche und die Zufahrt unentbehrlich. Der Bau der Stützwand soll soweit möglich von der Bahnseite aus erfolgen. Für die Rückverankerung der Stützwand wird eine Baustelleneinrichtungsfläche parallel zur Stützwand eingerichtet.
44. Die Inanspruchnahme des Grundstücks Gemarkung Buschhausen, Flur 13, Flurstück 27 ist möglichst vertraglich zu regeln, anderenfalls ist sie zu entschädigen oder das Grundstück zu erwerben.
45. Die Stützmauer für das dritte Gleis ist von der bestehenden Gleisanlage aus zu errichten. Seitens der Stadt Oberhausen kann zeitweise ein Streifen von 5,0 m Breite entlang der Grundstücksfläche als Baustelleneinrichtungsfläche zur Errichtung der

Spundwand zur Verfügung gestellt werden. Die Bauzeit zur Errichtung der Spundwand entlang der beiden Sportplätze ist mit der Stadt Oberhausen abzustimmen. Der alte Zustand der städtischen Fläche ist wieder herzustellen. Alle geplanten Maßnahmen auf dem Gelände des Fußballleistungszentrums sind im Vorfeld mit der Stadt Oberhausen, Bereich Sport, abzustimmen.

46. Die Baustelleneinrichtungsfläche ist auf das max. Notwendige zu beschränken. Die Erreichbarkeit des Parkplatzes P3 während und auch nach den Bauarbeiten muss dauerhaft gesichert werden. Die über das Parkplatzgelände führende Radwegeverbindung des Emscherradweges darf nicht unterbrochen werden und muss Bestand haben. Alle durch die DB auf dem Parkplatz 3 geplanten Maßnahmen sind im Vorfeld mit dem Bereich Sport und dem Bereich Immobilien der Stadt Oberhausen abzustimmen. Die Nutzung einer Teilfläche des Parkplatzes P3 als Baustelleneinrichtungsfläche ist vertraglich zwischen der Stadt Oberhausen, Bereich Immobilien und der DB AG zu vereinbaren.
47. Sollte für geplante Baustelleneinrichtungsflächen eine Teilfläche des Fußballleistungszentrums benötigt werden, sind alle geplanten Maßnahmen der DB mit der Stadt Oberhausen, Bereich Sport, abzustimmen.
48. Diese terminliche Koordination für die Erstellung der Rückverankerung ist während der weiterführenden Planung mit der Stadt Oberhausen, Bereich 2-5 (Sport) abzustimmen.
49. Beim Einsatz von passivem Schallschutz in Gebäude sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.
50. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen für Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen (BE- Flächen) sind nach Abschluss der Bauarbeiten den Grundstückseigentümern zurückzugeben und in der Form wiederherzustellen, dass sie ihren ursprünglichen Zwecken dienen können.
51. Umleitungen oder kurzzeitiger Sperrungen der Wege im Kaisergarten sind in den weiteren Planungsphasen mit der Stadt Oberhausen abzustimmen.

52. Die Gestaltung der neuen Brücke über den Rhein-Herne-Kanal ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Oberhausen abzustimmen.
53. Bei der Gestaltung der geplanten Stützwände im Bereich Lindnerstraße ist im Rahmen der Ausführungsplanung die Stadt Oberhausen zu beteiligen. Die Gestaltung ist mit der Stadt Oberhausen abzustimmen.
54. Die Inanspruchnahme von Parkflächen am Stadion Niederrhein für die Baumaßnahme sowie die Umleitung von Radwegen ist mit der Stadt Oberhausen abzustimmen.
55. Auf die Unterbrechung des Radweges Lindnerstraße, Grafenbusch und „Osterfelder Kessel“ ist an geeigneten Standorten frühzeitig hinzuweisen. Nach den Bauarbeiten ist der bisherige Zustand wieder herzustellen.
56. Sollten vorübergehend vorhandene Fuß- und Radwege unterbrochen werden müssen, ist mit der Stadt Oberhausen das Vorgehen abzustimmen.
57. Die Parkplatzsituation auf der verbleibenden Fläche des Parkplatzes P3 ist in der weiteren Planung in Abstimmung mit der Stadt Oberhausen neu zu planen. Der Parkplatz muss während der Bauarbeiten erreichbar bleiben.
58. Die Reinigung der Baustelleneinrichtungsflächen und der angrenzenden öffentlichen Straßen ist sicherzustellen.
59. Die Einschränkung der Nutzbarkeit der Krananlage im Bereich der Brückenbaustelle am Rhein-Herne-Kanal ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.
60. Die Erschließung der Baustelleneinrichtungsflächen und die Führung des Baustellenverkehrs ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs im Stadtgebiet grundsätzlich mit der Stadt Oberhausen abzustimmen. Für jede Baustelle sind die Auswirkungen und die zu treffenden Maßnahmen (Beschilderungen, Absperrungen, provisorische Umbaumaßnahmen, Reifenwaschanlagen, signaltechnische Änderungen) individuell zu prüfen

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.7 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt der Vorhabenträger. Die Höhe der Kosten sind in einem gesonderten Bescheid festgesetzt worden.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Die DB Netz AG betreibt die Eisenbahnstrecke 2270 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (Ausbaustrecke (ABS) 46/2). Auf dieser Strecke werden Schienenpersonenverkehr und Güterverkehr abgewickelt. Durch die wachsenden Verkehrsströme auf der Schiene in der Nord-Süd-Relation sowie die Nahverkehrsentwicklungen in den Oberzentren Duisburg und Oberhausen sowie den Mittelzentren hat die Strecke die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht.

Zur Erweiterung der Kapazität dieser Strecke ist deshalb ein durchgängiger dreigleisiger Ausbau vorgesehen. Überwiegend ist der Einbau eines zusätzlichen Gleises in Parallelführung zur bestehenden zweigleisigen Strecke 2270 geplant, aufgrund örtlicher Besonderheiten werden abschnittsweise ein viertes Gleis sowie die Einrichtung von Überhol- und Kreuzungsbahnhöfen erforderlich.

Die jeweils außen liegenden Gleise werden künftig in der Regel für den Schienenpersonennahverkehr und den Güterverkehr genutzt. Das mittlere Gleis bleibt im Wesentlichen dem Schienenpersonenfernverkehr vorbehalten.

Überleitverbindungen auf der freien Strecke sowie in Bahnhöfen gewährleisten eine flexible und bedarfsgerechte Betriebsführung.

Ziele des durchgängigen dreigleisigen Aus- und Neubaus der Strecke 2270 zwischen der Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen sind:

- Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke und die Sicherstellung einer flexibleren Betriebsführung. Dies ist erforderlich, um die in Zukunft steigenden Zugzahlen in diesem Verkehrskorridor, auch in Verbindung mit der Erhöhung der internationalen Güterverkehrsaufkommens, bewältigen zu können.

- Die qualitative Verbesserung des Streckenkorridors.

Hieraus ergeben sich folgende Wirkungen:

- Durch den Streckenausbau auf drei Gleise und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung besteht die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern. Die Nahverkehrskonzepte der Siedlungsschwerpunkte können weiterentwickelt werden.
- Das Vorhandensein quantitativ ausreichend bemessener Verkehrsanlagen führt auch dazu, dass Verspätungen vermindert werden können.
- Außerdem wird die Region durch erweiterte und hochwertige Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln an Attraktivität gewinnen.

Gegenstand dieses Planvorhabens, Abschnitt 1.1, sind Baumaßnahmen auf der Strecke 2270, Oberhausen-Emmerich, Bahn-km 0,000 – 3,000.

Unter anderem sind folgende Maßnahmen geplant:

- Neubau zweier zusätzlicher Streckengleise
- Neubau auch der bestehenden Gleise in dem Entflechtungsbereich von km 1,400 bis km 1,700.
- Neubau von Lärmschutzeinrichtungen
- Neubau von Bahnseitengräben, Sickerschlitzen und Versickerungsbecken zur Streckenentwässerung
- Rückbau des Bahnüberganges „Rothofstraße“
- Bau neuer Seitenwege
- Bau von Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken
- Bau von Stützwänden
- Bau von Brückenüberbauten

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich West, hat mit Schreiben vom 17.10.2011, Az.I.BV-W-P(2)I.BV-W-P (2), eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „ABS 46/2 – Dreigleisiger Ausbau und Bahnübergangsbeseitigungen, Planfeststellungsabschnitt 1.1“ im Auftrag der DB Netz AG beantragt. Der Antrag ist am 20.10.2011 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, eingegangen. Durch die zwischenzeitlich erfolgte Auflösung der DB ProjektBau GmbH tritt die DB Netz AG wieder unmittelbar als Antragstellerin auf.

Mit Schreiben vom 26.10.2011 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Oberhausen
2.	Bezirksregierung Arnsberg Abt. 6 (Bergaufsicht)
3.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
4.	Bundeseisenbahnvermögen
5.	Eisenbahn-Unfallkasse
6.	Emschergenossenschaft
7.	Geologischer Dienst NRW
8.	Handwerkskammer Düsseldorf - HWK
9.	Industrie- und Handelskammer Essen – IHK
10.	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
11.	Landesbetrieb Straßen NRW
12.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW

Lfd. Nr.	Bezeichnung
13.	Landeseisenbahnverwaltung NRW – LEV NRW
14.	Landwirtschaftskammer NRW
15.	LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
16.	LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
17.	NIAG – Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
18.	Polizeipräsident Oberhausen
19.	Regionalverband Ruhr RVR
20.	RLV – Kreisbauernschaft Ruhrgrößtätte
21.	VBG - Verwaltungsberufsgenossenschaft
22.	VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
23.	Waldbauernverband
24.	Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich - WSA
25.	Wehrbereichsverwaltung West
26.	Air Liquide Deutschland GmbH
27.	Amprion GmbH
28.	ARG mbH & Co. KG (InfracorGmbH)
29.	Deutsche Telekom AG, Netzproduktion GmbH
30.	E.ON Ruhrgas AG
31.	EVO Energie Netz GmbH
32.	Open Grid Europe GmbH
33.	OXEA Deutschland GmbH
34.	Ruhrkohle AG/Deutsche Steinkohle – RAG/DSK
35.	Rhein-Main-Rohrleitungstransport GmbH
36.	RWE Rhein-Ruhr-Netzservice GmbH, Netzplanung Niederrhein
37.	RWE Westfalen-Weser-Ems, Netzservice GmbH
38.	RWW Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft
39.	Unitymedia NRW GmbH
40.	Vodafone D2 GmbH
41.	BR Düsseldorf, Dez. 22 (Kampfmittelbeseitigung/Gefahrenabwehr)
42.	BR Düsseldorf, Dez. 25.02 (Verkehrstechnik)
43.	BR Düsseldorf, Dez. 32 (Regionalentwicklung)
44.	BR Düsseldorf, Dez. 33 (Ländliche Entwicklung; Bodenordnung)

Lfd. Nr.	Bezeichnung
45.	BR Düsseldorf, Dez. 35 (Denkmalschutz)
46.	BR Düsseldorf, Dez. 51 (höhere Landschaftsbehörde)
47.	BR Düsseldorf, Dez. 52 (Obere Abfallwirtschaftsbehörde)
48.	BR Düsseldorf, Dez. 53 (Obere Immissionsschutzbehörde)
49.	BR Düsseldorf, Dez. 54 (Obere Wasserbehörde/Rohrfernleitungen)
50.	BR Düsseldorf, Dez. 55 (technischer Arbeitsschutz)

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	BR Düsseldorf, Dez. 25.02 Stellungnahme vom 27.01.2012; Az: 25.17.01.01-15/1-11 TöB-Nr.T 02
2.	BR Düsseldorf, Dez. 32 Stellungnahme vom 03.02.2012 ; ohne Az. TöB-Nr.T 03
3.	BR Düsseldorf, Dez. 35 Stellungnahme vom 20.03.2012; Az: 35.04.01.02-EmmObPlvn-411 TöB Nr.T 04
4.	BR Düsseldorf, Dez. 52 Stellungnahme vom 22.02.2012; ohne Az
5	LANUV NRW Stellungnahme vom 20.03.2012; Az:22-0331-Mue TöB-Nr.T 11
6.	LEV NRW – Landeseisenbahnverwaltung NRW, Essen Stellungnahme vom 26.01.2012; Az:54271-P/020 TöB-Nr.T 13
7.	Polizeipräsidium Oberhausen Stellungnahme vom 04.04.2012; Az: 61.07.05 TöB-Nr.T 16
8.	VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Stellungnahme vom 03.04.2012; Az: N14/N01 TöB-Nr.T 33
9.	BR Düsseldorf, Dez. 53 (Obere Immissionsschutzbehörde) Stellungnahme vom 15.03.2012; Az: 53.01.04.01-PFV05/2012-Bk

Lfd. Nr.	Bezeichnung
10.	NIAG – Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG Stellungnahme vom 17.04.2012; ohne Az: TöB-Nr.T 33
11.	Ruhrkohle AG/Deutsche Steinkohle – RAG/DSK Stellungnahme vom 31.01.2012; Az: BG B/Tho IV/43 TöB-Nr.T 25
12.	Wehrbereichsverwaltung West Stellungnahme vom 06.02.2012; Az: IUW 1-AZ 45-20-01 TöB-Nr.T 19

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Oberhausen Stellungnahme vom 20.03.2012; Az: 5-6-10/Woy./Schl. TöB-Nr.T 06
2.	Bezirksregierung Arnsberg Abt. 6 (Bergaufsicht Stellungnahme vom 26.03.2012; Az: 65.53.13-2012-2 TöB-Nr. T 36
3.	Eisenbahn-Unfallkasse Stellungnahme vom 17.03.2012; Az: 54 TöB-Nr T 07
4.	Emschergenossenschaft Stellungnahme vom 20.03.2012 ; Az:12-AM 10 TöB-Nr T 08
5.	Geologischer Dienst NRW Stellungnahme vom 15.02.2012; Az: 31.110/437/2012 TöB-Nr T 09
6.	Handwerkskammer Düsseldorf - HWK Stellungnahme vom 14.03.2012; Az: 25.17.01.01-15/1-11 TöB-Nr.T 10
7.	Landesbetrieb Straßen NRW Stellungnahme vom 16.03.2012 ; Az:20700/40400-Ra/1.13.03.09-250(47/12) TöB-Nr.T 1
8.	Landwirtschaftskammer NRW Stellungnahme vom 20.03.2012; ohne Az: TöB-Nr.T 14
9.	LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland Stellungnahme vom 10.02.2012; Az: 333.45-202.14/12-002 TöB-Nr.T 15

Lfd. Nr.	Bezeichnung
10.	Regionalverband Ruhr RVR Stellungnahme vom 26.03.2012 ; Az: 81-123-02/11(2012-5) TöB-Nr.T 17
11.	Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich - WSA Stellungnahme vom 08.03.2012; Az: 3413SB3-213.2-963-RHK TöB-Nr.T 18
12.	Amprion GmbH Stellungnahme vom 21.02.2012 ; Az: B-LB/2316/Da/78.918/Vi TöB-Nr.T 22
13.	Deutsche Telekom AG, Netzproduktion GmbH Stellungnahme vom 16.02.2012; ohne Az: TöB-Nr.T 31
14.	EVO Energie Netz GmbH Stellungnahme vom 05.04.2012; ohne Az: TöB-Nr.T 23
15.	Open Grid Europe GmbH Stellungnahme vom 19.03.2012; ohne Az: TöB-Nr.T 35
16.	Infracor GmbH (Stellungnahme für OXEA Deutschland GmbH-Werk Ruhrchemie) Stellungnahme vom 01.03.2012; ohne Az: TöB-Nr.T 24
17.	Rhein-Main-Rohrleitungstransport GmbH Stellungnahme vom 16.03.2012; Az:RMR-km 025/3,570-3.620 und RMR-km 025/4,1.4,4 TöB-Nr.T 26
18.	RWE Rhein-Ruhr-Netzservice GmbH, Netzplanung Niederrhein Stellungnahme vom 16.02.2012; Az: M-DP/Bur TöB-Nr.T 29
19.	RWE Westfalen-Weser-Ems, Netzservice GmbH Stellungnahme vom 07.03.2012 ; Az: WSW-H-LH/0997/ID/78.896/Lw und vom 30.03.2012; Az: WSW-H-LH Wu 2012-79016 TöB-Nr.T 28
20.	RWW Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft Stellungnahme vom 14.03.2012; Az: RN04-590(4)/Lü TöB-Nr.T 30
21.	Unitymedia NRW GmbH Stellungnahme vom 22.03.2012; ohne Az: TöB-Nr.T 32

Lfd. Nr.	Bezeichnung
22.	BR Düsseldorf, Dez. 22 (Kampfmittelbeseitigung/Gefahrenabwehr) Stellungnahme vom 30.03.2012; Az: 22.5-3-5119000-33/12 TöB-Nr.T 01/T 38 und vom 03.08.2012; Az: 22.4-2-24-bes. Objekte Betuwe
23.	BR Düsseldorf, Dez. 51 (höhere Landschaftsbehörde) Stellungnahme vom 24.04.2012; Az: 51.01.05.02.OB.12-3.Betuwe TöB-Nr.T 21
24.	BR Düsseldorf, Dez. 54 (Obere Wasserbehörde/Rohrfernleitungen) Stellungnahme vom 01.03.2012; Az: Dez54.1 WRRL TöB-Nr.T 05

Keine Stellungnahme haben abgegeben:

Lfd Nr	Bezeichnung
1.	VBG – Verwaltungs-Berufsgenossenschaft
2.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
3.	Bundeseisenbahnvermögen
4.	Industrie- und Handelskammer Essen – IHK
5.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW
6.	LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
7.	Waldbauernverband
8.	Air Liquide Deutschland GmbH
9.	ARG mbH & Co. KG (Infracor GmbH)
10.	Vodafone D2 GmbH
11.	BR Düsseldorf, Dez. 33 (Ländliche Entwicklung; Bodenordnung)
12.	BR Düsseldorf, Dez. 55 (technischer Arbeitsschutz)
13.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
14.	RLV – Kreisbauernschaft Ruhrgrößtätte

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 08.02.2012 bis 07.03.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht im

Rathaus der Stadt Oberhausen, Bahnhofstraße 66, 46145 Oberhausen während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden am 01.02.2012 im Amtsblatt Nr. 3/2012 der Stadt Oberhausen öffentlich bekannt gemacht. Die Einwendungsfrist endete am 21.03.2012.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben von privat Betroffenen eingegangen.

B.1.3.3 Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG). Folgende Stellungnahme ist eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Oberhausen Stellungnahme vom 19.03.2012; Az: OB 50-01.12 DB TöB-Nr.T 20

B.1.3.4 Erörterung

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 20.11.2013 in Oberhausen (Luise-Albertz-Halle) erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden mit Schreiben vom 24.10.2013, den Privateinwendern mit Schreiben vom 04.11.2013, unter Beigabe einer Gegenäußerung des Vorhabenträgers auf die jeweilige Stellungnahme, mitgeteilt.

Über die Erörterung hat die Bezirksregierung Düsseldorf eine Niederschrift erstellt.

B.1.3.5 Einleitung des Deckblattverfahrens

Die DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich West, hat mit Schreiben vom 23.06.2014, Az.I.BV-W-P(2)RSI.BV-W-P (2), das 1. Deckblattverfahren für das Vorhaben „ABS 46/2 – Dreigleisiger Ausbau und Bahnübergangsbeseitigungen, Planfeststellungsabschnitt 1.1“ beantragt. Der Antrag ist am 24.06.2014 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, eingegangen.

Mit Schreiben vom 25.06.2014 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3.6 Anhörungsverfahren zum Deckblatt

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 51 (höhere Landschaftsbehörde) Stellungnahme vom 23.12.2014; ohne Az.
2.	BR Düsseldorf, Dez. 54 (Obere Wasserbehörde/Rohrfernleitungen) Stellungnahme vom 11.11.2014; Az: Dez 54.1
3.	Stadt Oberhausen Stellungnahme vom 04.12.2014; Az. 5-6-10/Ja./schl.
4.	Regionalverband Ruhr RVR Stellungnahme vom 18.11.2014; Az. 81-123-02/11(2012-5)
5.	Kreisbauernschaft Ruhrgrößtädte 3 Stellungnahmen vom 28.11.2014; ohne Az.

Alle Beteiligten haben Stellungnahmen zum Deckblattverfahren abgegeben.

B.1.3.7 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Unter dem 22.04.2015 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das antragsgegenständliche Vorhaben ist nach § 18 Satz 2 AEG in Verbindung mit §§ 2, 3 Abs. 1 Satz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und der Nummer 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVP eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die gemäß § 6 Abs. 2 und 3 UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen enthalten.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach §§ 11 und 12 UVPG

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (insbesondere der Umweltverträglichkeitsstudie, Schall- und Erschütterungsgutachten, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bodengutachten) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Bauwerke sowie die Planbegründung wird auf Kap. B 4 dieses Beschlusses verwiesen. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt bildet einen Teilabschnitt der Ausbaustrecke, die von der Bundesgrenze (D / NL) bis nach Oberhausen verläuft und in 12 Planfeststellungsabschnitte unterteilt ist. Der vorliegende Beschluss betrifft den südlichsten Abschnitt von Bahn-km 0,000 – 3,000 (Oberhausen Hbf bis Oberhausen – Forsterbruch).

Die wesentlichen baulichen Umbaumaßnahmen an der Strecke beinhalten den Ausbau von 2 Gleisen auf etwa 1,6 km, Schallschutzwände auf 0,4 km, Stützwände, den Neubau einer Straßenüberführung sowie die Verlängerung von Durchlässen. Die Eisenbahnüberführung über den Rhein-Herne-Kanal, die Eisenbahnüberführung Lindenstraße und die EÜ über die Emscher müssen erweitert werden. Die Straßenüberführung A 42 wird baulich verändert. Die höhengleichen Bahnübergänge Rosa-

straße und Rothofstraße werden geschlossen und durch eine neue Straßenüberführung ersetzt. Weiterhin ist der Bau von zwei Versickerungsbecken vorgesehen.

Bauzeitlich sind streckenparallele Baustraßen im Bereich Kaisergarten, Grafenbusch und Rosastraße/ Rothofstraße sowie acht Baustelleneinrichtungsflächen an den Ingenieurbauwerken erforderlich.

Durch die Ausbaumaßnahme erhöht sich die Leistungsfähigkeit der Strecke. Als Alternativen wurden in der UVS die Nullvariante, eine Neubaustrecke abseits der Bestandsstrecke sowie die ausschließlich ostseitige Erweiterung der Bestandsstrecke untersucht.

Umweltsituation und Auswirkungen des Vorhabens

Das Vorhaben liegt in einem urbanen Ballungsraum. Das Umfeld ist städtisch geprägt, die vorherrschenden Nutzungen sind Verkehr, Gewerbe, Erholung und Land/Forstwirtschaft. Im Umfeld liegen auch Wohngebiete. Der Bereich wird von weiteren Eisenbahnstrecken, der BAB A 42, der B 231, der L 215 sowie dem Rhein-Herne-Kanal durchschnitten.

Schutzgut Mensch/ Bevölkerung

Der Beginn des Planfeststellungsabschnitts liegt im Hauptbahnhof Oberhausen. Das Umfeld des Bahnhofs ist durch dichte Bebauung mit Wohnfunktion gekennzeichnet. Weitere Wohnbereiche grenzen westlich an den Grafenbusch. Für die Wohnfunktion bedeutend sind auch die Sportplätze am Kaisergarten und am Niederrheinstadion bedeutend. Der Kaisergarten hat zudem eine hohe Bedeutung für das Wohnumfeld.

Der unmittelbar an die bestehende Trasse angrenzende Kaisergarten bildet einen regionalen Erholungsschwerpunkt. Kaisergarten und Grafenbusch sind zudem als Erholungswald ausgewiesen. Im gesamten Umfeld befinden sich zahlreiche weitere Freizeitanlagen verschiedener Art. Bahnparallel verlaufen Rad- und Wanderwege. Diese kreuzen die Trasse auch an mehreren Stellen.

Für die Bevölkerung fallen die Inanspruchnahme von Flächen mit Wohnumfeld- und Erholungsfunktion auf 3,8 ha, sowie der Verlust von Gehölzen mit Schutzfunktion auf einer Fläche von fast 3 ha an.

Für 3 Gebäude ist eine Überschreitung der Beurteilungsschwingstärke bei gleichzeitiger Zunahme von 25% der Erschütterungsintensität festzustellen. 10 Gebäude weisen Immissionspunkte auf, an denen ein Schallpegel (Beurteilungspegel) von 49 dB(A) nachts überschritten wird. Für 2 Erholungsflächen ist eine Überschreitung des Orientierungswertes von 55 dB(A) für Erholungsflächen festzustellen. Allerdings werden die Grenzwerte für Mischgebiete gem. 16 BImSchV eingehalten. Hinzu kommen bauzeitliche Belastungen.

Im Planfeststellungsabschnitt 1.1 ist eine Schallschutzwand von 170 m Länge vorgesehen. Weiterhin wurde eine zusätzliche Schallschutzwand für das Gleisdreieck angeordnet. Für 5 Objekte wurde eine Anspruchsberechtigung für passive Schallschutzmaßnahmen zuerkannt. Maßnahmen zum Schutz gegen Erschütterungen erwiesen sich als unverhältnismäßig teuer. Für 2 Gebäude wird dem Grund nach ein Entschädigungsanspruch festgestellt. Zudem wird mit dem vorliegenden Beschluss ein Beweissicherungskonzept festgesetzt.

Als fachrechtlicher Bewertungsmaßstab beansprucht die 16. BImSchV Gültigkeit hinsichtlich der Ermittlung und Bewertung der Schallimmissionen. Die danach zu konstatierenden Grenzwertüberschreitungen werden durch die oben aufgeführten aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen reguliert. Als Bewertungsmaßstab für die Erschütterungen ist die DIN 4150 einschlägig. Der Lärmaktionsplan der Stadt Oberhausen weist zusätzlich eine Reihe von aktiven Lärmschutzmaßnahmen an Bahnlinien aus, deren Realisierung durch das hier entschiedene Vorhaben nicht verhindert oder erschwert werden. Ruhige Gebiete im Einwirkungsbereich des Vorhabens werden durch den Aktionsplan nicht festgesetzt. Auch Belange des Katastrophenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erhöht sich insbesondere die Wahrscheinlichkeit eines schweren Unfalls durch die Ausbaumaßnahme nicht.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Im Umfeld des PFA 1.1 befinden sich keine FFH- oder Vogelschutzgebiete, Naturdenkmale oder Naturschutzgebiete. Als relevante Schutzausweisungen sind die Landschaftsschutzgebiete „Kaisergarten“ und „Grafenbusch“ zu nennen. Ein gem. § 30 BNatSchG gesetzlich geschütztes Gewässer befindet sich in 20m Entfernung zur Trasse. Es befinden sich mehrere Biotopkatasterflächen sowie Biotopverbundflächen im Nahbereich des Vorhabens. Diese liegen teilweise auf der Trasse.

Naturschutzfachlich wertgebende Bereiche sind im Wesentlichen der Kaisergarten mit seinem alten Baumbestand, der Grafenbusch sowie die Gehölze an der Em-scher.

Im Untersuchungsgebiet wurden 50 Vogelarten festgestellt, von denen 9 Arten auf der Roten Liste stehen. Besonders bedeutend ist das Vorkommen des Mittelspechts. Es wurden 3 Fledermausarten (Anhang IV der RL 92/43/EWG) festgestellt. Die Untere Landschaftsbehörde hat im Anhörungsverfahren die Artenaufnahme der Antragstellerin um Hinweise auf den Kammmolch und den Kleinen Wasserschfrosch ergänzt, die sich allerdings außerhalb des detailliert untersuchten Bereichs befinden. Potenzielle Reptilienhabitate wurden zwar definiert, es gelang indessen kein Nachweis einer tatsächlichen Besiedlung. 2 Abschnitte der Bahnböschung weisen mit der Blauflügeligen Ödlandschrecke bzw. der Blauflügeligen Sandschrecke wertvolle Heuschreckenbestände auf.

Durch das Vorhaben werden, unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen, Biotope auf einer Fläche von 4,2 ha beseitigt. Avifaunistische Lebensräume werden auf einer Fläche von 10 ha, Lebensräume von Fledermäusen auf einer Fläche von 3 ha in Anspruch genommen. Reptilienlebensräume mit einem Flächenumfang von 6 ha werden in Anspruch genommen oder beeinträchtigt. Lebensräume von Rote-Liste-Arten (Sumpf-Schwertlilie) werden auf einer Fläche von 0,15 ha zerstört. Mittelbare Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume durch stoffliche Immissionen sind auf 0,2 ha zu verzeichnen. Betroffen sind Grünland und das Vorkommen der Sumpf-Schwertlilie. Indirekte, betriebsbedingte Auswirkungen durch die Intensivierung des Verkehrslärms erfolgen auf avifaunistisch wertvolle Flächen. Eine

Intensivierung der bestehenden Trennwirkung kann gleichfalls nicht ausgeschlossen werden.

Im PFA 1.1 sind durch das Vorhaben keine Natura-2000-Gebiete betroffen. Das Vorhaben führt zu einer Verletzung von Verboten der Landschaftsschutzgebiete „Kaisergarten“ und „Grafenbusch“ durch bau- und anlagenbedingte Inanspruchnahme. Gesetzlich geschützte Biotope werden nicht überbaut, aber betriebsbedingt beeinflusst.

Artenschutzrechtliche Verbotsverletzungen von Europäischen Vogelarten sind nicht zu erwarten. Höchst vorsorglich erfolgen Maßnahmen, die den Mäusebussard von der Trasse fernhalten sollen. Auf Grund der erheblichen Vorbelastung durch die bestehenden Verkehrswege sind empfindliche Arten im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen worden. Als einzige, gegen den Schienenlärm als empfindlich geltende Art ist die Hohltaube in Betracht zu ziehen, die jedoch nur als Nahrungsgast auftritt. Alle 3 festgestellten Fledermausarten überfliegen gelegentlich die Strecke. Von einer Nutzung der Begleitgehölze als Flugstraße kann ausgegangen werden. Flugachsen über die Strecke, die die Befürchtung einer signifikanten Erhöhung der Mortalität durch das Vorhaben nahelegen würden, sind nicht gegeben. Das einzige bekannte Quartier im Vorhabenbereich wird nicht angetastet (Zwergfledermausquartier in einer Autobahnbrücke). Ein an das Bauvorhaben angrenzendes Laichgewässer des Kleinen Wasserfroschs sowie des Kammmolches wird nicht in Anspruch genommen. Bauzeitliche Verluste dieser Arten werden durch Amphibienschutzzäune verhindert. Als weitere Vermeidungsmaßnahmen sind u.a. die Rekultivierung bauzeitlich genutzter Flächen, Kleintierdurchlässe, Baum- und Bodenschutzmaßnahmen, Bauzeitenregelung sowie Gestaltungsmaßnahmen auf der Böschung vorgesehen. Für die Bauphase ist weiterhin eine Umweltfachliche Bauüberwachung einzusetzen, die eine wirksame Durchführung der genannten Maßnahme sicherstellt sowie auf unerwartete Ereignisse reagieren kann.

Zur Kompensation der vorhabenbedingten, unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden auf 4,46 ha Maßnahmen durchgeführt. Diese umfassen die Anpflanzung von Gehölzen, Entsiegelungsmaßnahmen, die Entwicklung eines Artenschutzgewässers, Waldrandunterpflanzung sowie die Bereitstellung von Sukzessionsflächen.

Das Vorhaben stellt einen erheblichen Eingriff dar, der jedoch ausgleichbar bzw. ersetzbar ist. Verbote von mehreren Schutzgebieten werden verletzt, die Befreiungsvoraussetzungen liegen indessen vor. Die betroffenen Schutzgebiete werden nicht substanziell geschädigt. Beeinträchtigungen eines gesetzlich geschützten Biotopes lassen sich ebenso vermeiden wie artenschutzrechtliche Verbotsverletzungen. FFH-Gebiete sind nicht betroffen. Die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes weisen dabei im Vergleich zu anderen gleichartigen Vorhaben einen mittleren Schweregrad auf und betreffen keine Funktionselemente von hervorragender Bedeutung.

Schutzgut Boden

Im Untersuchungsraum zum Vorhaben sind nur wenige natürliche oder naturnahe Böden vorhanden. Große Anteile sind versiegelt oder durch Deponierung beeinflusst. Dominierende Bodentypen sind Gley und Gley-Braunerde. Soweit die Böden Bodenfunktionen wahrnehmen, weisen sie überwiegende eine mittlere Ertragsfunktion sowie eine geringe Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial auf. Schutzwürdige Böden existieren nicht. Dagegen finden sich 79 Bodenbelastungsflächen und 29 Altlastenverdachtsflächen. Die Beprobungen der Böden ergaben überwiegend eine Einstufung der Deponieklasse 1.2, nur in einem Bereich auch 1.1. Die Prüfwerte der BBodSchV werden nicht überschritten.

Im Umfeld befinden sich 2 konkrete Kampfmittelverdachtsflächen. Darüber hinaus ist der gesamte Verlauf der Trasse als ehemaliges Kampfgebiet einzustufen.

Für das Vorhaben im Planfeststellungsabschnitt 1.1. werden 6,8 ha in Anspruch genommen. Zusätzlich werden bauzeitlich 3,2 ha für Baueinrichtungsflächen, Baustraßen etc. benötigt und 2,4 ha durch Böschungen oder Entwässerungseinrichtungen überbaut. Im Vorhabenbereich befinden sich wertvolle Böden gemäß der Ausweisung des RFNP, die teilweise in Anspruch genommen werden müssen.

Gemäß der zusätzlichen Maßnahme V 8 sind die schutzwürdigen Böden einer besonderen Behandlung zu unterziehen, um den Wiedereinbau zu ermöglichen. Die oben genannten Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen dienen auch der Förderung und Wiederherstellung von Bodenfunktionen, wodurch Schadstoffeintrag, Bodenerosion sowie sonstige nutzungsbedingte Degenerationsfaktoren abgestellt werden,

so dass sich die Bodenfunktionen wieder regenerieren können (z.B. Aufforstung eines Ackers). Entsiegelungen werden auf 0,02 ha vorgenommen.

Die Beeinträchtigungen durch das Vorhaben lassen sich ersetzen. Gefahren für den Boden oder durch die Mobilisierung von Schadstoffen lassen sich bei ordnungsgemäßer Durchführung des Vorhabens beherrschen. Nach Durchführung aller Maßnahmen verbleiben keine gravierenden Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden.

Schutzgut Wasser

Die Umgebung des Vorhabens weist eine hohe bzw. sehr hohe Ergiebigkeit hinsichtlich des Grundwassers auf. Wasserschutzgebiete sind gleichwohl nicht ausgewiesen. Die Grundwasserneubildungsrate bzw. die Empfindlichkeit des Grundwassers infolge einer hohen Durchlässigkeit der Deckschichten sind uneinheitlich. Der Flurabstand liegt natürlicherweise bei 1 – 5 m unter Flur, wurde aber bergbaubedingt großflächig abgesenkt.

Im Nahbereich des Vorhabens befindet sich nur ein Stillgewässer, ein naturnah entwickeltes Bergbausenkungsgewässer. Die Emscher, als einziges natürliches Fließgewässer im Untersuchungsgebiet ist als erheblich veränderter Wasserkörper gemäß Wasserrahmenrichtlinie eingestuft. Der Rhein-Herne-Kanal stellt ein künstliches Gewässer ohne natürliche Ufer dar.

Der Überflutungsbereich der Emscher reicht selbst bei einem 200-jährigen Hochwasser nicht über die Deiche hinaus, so dass die Überschwemmungsbereiche nur im eingedeichten Bereich liegen.

Durch das Vorhaben kommt es zum anlagebedingten Verlust von Grundwasserinfiltrationsflächen eines bedeutsamen Grundwasserleiters durch Versiegelung. Die mögliche Mobilisierung von Schadstoffen durch die Mobilisierung von Altlasten kann unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Grundwassers wird das Niederschlagswasser teilweise flächig versickert. Kleinere Flächen werden entsiegelt. Gravierende Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser lassen sich bei Durchführung aller Maßnahmen verhindern.

Schutzgut Klima/ Luft

Die Bahntrassen und die Emscheraue wirken im Untersuchungsgebiet als Luftaustauschbahnen. Alle Gehölze weisen eine hohe lufthygienische Bedeutung auf, diese Bewertung umfasst auch die bahnbegleitenden Gehölze. Die Waldflächen des Kaisergartens und des Grafenbuschs sowie der Gehölzreihe an der Emscher werden in der Waldfunktionskarte Nordrhein-Westfalen als Waldflächen mit Immissionsschutzfunktion eingestuft. Alle überregionalen Straßen sind Hauptemissionsquellen. Überhaupt ist der südliche Teil des Untersuchungsgebietes als überdurchschnittlich belastet anzusehen, während die Freiflächen um den nördlichen Abschnitt als klimatische Ausgleichsflächen dienen.

Durch das Vorhaben werden 3,1 ha lufthygienisch bedeutsamer Gehölze in Anspruch genommen.

Die Vermeidungsmaßnahmen zum bauzeitlichen Schutz der Gehölze werden ausdrücklich auch mit dem Ziel der Aufrechterhaltung der lufthygienischen Funktion dieser Strukturen durchgeführt. Gleiches gilt für die trassennahen und trassenfernen Gehölzanpflanzungen, insbesondere die Maßnahmen A 1, A 6 und A/E 14. Gravierende Auswirkungen auf das Schutzgut ergeben sich durch das Vorhaben bei Durchführung aller festgesetzten Maßnahmen nicht.

Schutzgut Landschaft

Das Vorhaben liegt im Ballungskern Ruhrgebiet. Dementsprechend ist das Umfeld überwiegend durch Bebauung, Gewerbe und Verkehrstrassen geprägt. Für die landschaftsgebundene Erholung sind der Kaisergarten, der Wald Grafenbusch sowie die Feuchtgebiete an der Emscher bedeutend. Einen der wenigen Reste der ehemaligen Kulturlandschaft stellt der Offenlandbereich Forsterbruch dar. Der Untersuchungsraum ist Teil der Kulturlandschaft „Ruhrgebiet“.

Durch das Vorhaben gehen landschaftsprägende Gehölze mit einem Flächenumfang von 2,8 ha verloren. Darüber hinaus wirken die bauzeitliche Inanspruchnahme

des Kaisergartens und die bau- und betriebsbedingten Schallemissionen auf die landschaftsgebundene Erholung ein.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden insbesondere durch den bauzeitlichen Schutz angrenzender Gehölze, die anschließende Rekultivierung bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen und trassenbegleitende sowie trassennahe Anpflanzungen soweit wie möglich reduziert. Dazu tragen auch die als Ausgleichsmaßnahmen festgesetzten Baumreihen bei (A7, A8). Die Eingriffe in das Landschaftsbild lassen sich ausgleichen bzw. ersetzen.

Schutzgut Kultur und Sachgüter

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere Baudenkmäler (Hauptgebäude des Hauptbahnhofes, Lokschuppen und Wasserturm im Gleisdreieck Nord des Betriebswerks des Bahnhofs Oberhausen, Findling im Kaisergarten, Denkmal am Teich im Kaisergarten, Denkmal im Kaisergarten). Weiterhin sind 2 als denkmalwürdig eingestufte Objekte (Kaisergarten insgesamt, Niederrheinstadion) zu nennen. Bodendenkmäler im Nahbereich der Trasse sind in diesem Planfeststellungsabschnitt nicht vorhanden.

Auswirkungen des Vorhabens auf Kultur- und Sachgüter sind nicht erkennbar.

Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die zu wesentlichen, zusätzlichen Auswirkungen führen, die oben noch nicht betrachtet wurden, sind nicht erkennbar.

Bei der Gesamtbetrachtung der Umweltverträglichkeit kann festgestellt werden, dass die Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach Durchführung aller Vermeidungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und Schutzmaßnahmen ein akzeptables Niveau nicht überschreiten.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Aufnahme der Ausbaustrecke (ABS 46/2) in den vordringlichen Bedarf. Sie ist Bestandteil des BVWP 2003. Für Vorhaben des vordringlichen Bedarfs besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag. Damit wird im Planfeststellungsverfahren nur noch über die Art und Weise des Ausbaus entschieden.

Der Gesetzgeber hat die Strecke Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege in die Kategorie 1 "Vordringlicher Bedarf", Abschnitt b) "Neue Vorhaben" als laufende Nummer 9 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSWAG). Damit ist die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses gesetzlich festgestellt. Der Gesetzgeber entscheidet mit der Aufnahme eines Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege verbindlich über das Bestehen eines Bedarfs. Das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren und das Gesetz selbst mit seinem Bedarfsplan dokumentieren das öffentliche Interesse am Ausbau der gesamten vorgenannten Strecke.

In den einzelnen Planfeststellungsbeschlüssen ist daher die Erforderlichkeit des Vorhabens dem Grunde nach nicht mehr darzulegen, sondern es ist jeweils nur noch über die nähere bauliche Art und Weise des Gesetzesvollzugs zu entscheiden.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Unabhängig von der Ausweisung der Strecke im Bedarfsplan fehlt es weder an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, noch besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Anlass, das geplante Vorhaben volkswirtschaftlich infrage zu stellen.

B.4.2 Abschnittsbildung

Die Vorhabenträgerin hat die Planung in mehrere Planungsabschnitte aufgeteilt und für diese Abschnitte jeweils einen Antrag nach § 18 AEG beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt. Die Bildung mehrerer Planungsabschnitte ist bei Vorhaben nach § 18 AEG üblich und ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Abgrenzung wurde sowohl auf die Grenzen zwischen den Gebietskörperschaften als auch nach verfahrens-, verkehrs- und bautechnischen Gesichtspunkten ausgerichtet. Dadurch bleibt die Beteiligung der verschiedenen Behörden und Gemeinden in einem überschaubaren Rahmen und die Behörden und Gemeinden können so ihre Aufgaben sachgerecht wahrnehmen.

Ferner wird durch die Abschnittsbildung der Umfang der Planfeststellungsunterlagen räumlich und sachlich begrenzt, sodass auch die privat Betroffenen sich effektiver einen Überblick über das Vorhaben verschaffen und ihre jeweilige Betroffenheit besser beurteilen können.

Schließlich erleichtert die Abschnittsbildung auch die sachgerechte Durchführung der vorgeschriebenen Erörterungstermine.

Die Baumaßnahme wurde für das Gemeindegebiet der Stadt Oberhausen in 2 Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt. Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 beginnt in Oberhausen Hbf und endet kurz vor der Einfädelung der aus Oberhausen-Osterfeld kommenden Strecke 2206, der Planfeststellungsabschnitt 1.2 führt daran anschließend durch das städtische Kerngebiet des Ortsteils Oberhausen-Sterkrade. Dieser Abschnitt ist 3 km lang und reicht von Bahn-km 0,000 bis Bahn-km 3,000.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt durch die Abschnittsbildung nicht ein. Diese Betroffenen können bei fristgerechter Einwendung in dem Verfahren für den Abschnitt, durch den sie betroffen werden, ihre Rechte uneingeschränkt geltend machen, auch soweit die Gesamtplanung des Vorhabens in Frage steht. Eine eigenständige Verkehrsfunktion des Planungsabschnitts ist im Eisenbahnrecht nicht erforderlich.

B.4.3 Variantenentscheidung

Es gibt im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 1.1 keine Alternativlösungen, die sich unter Beachtung der mit der Planung angestrebten Ziele und der berührten Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen.

In der Planfeststellung müssen die ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im Hinblick auf die einzelnen betroffenen Belange und in der erforderlichen Tiefe bewertet, gewichtet und untereinander abgewogen werden. Eine Genehmigungsfähigkeit der beantragten Trasse ist dann nicht gegeben, wenn eine Alternative sich als die eindeutig vorzugswürdige aufdrängt. Es müssen hierbei allerdings nicht alle denkbaren Varianten einer detaillierten Abwägung zugeführt werden. Vielmehr können Varianten, die sich schon bei einer Grobanalyse als offensichtlich mangelhaft und ungeeignet erweisen, bereits in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden. Kostengesichtspunkten können bei der Variantenauswahl eine entscheidende Bedeutung zukommen, auch wenn die kostengünstige und hinsichtlich der übrigen Parameter zumutbare Lösung mit erheblichen Beeinträchtigungen anderer Belange einhergeht, welche durch die teurere Variante vermieden werden könnten. Der Grundsatz, dass Varianten, die sich schon bei einer Grobanalyse als offensichtlich mangelhaft und ungeeignet erweisen, bereits in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden dürfen, gilt nicht nur für (großräumige) Trassenalternativen, sondern auch für Varianten im Bereich ein- und derselben Trasse. Wenn sich ein Lösungsansatz bereits im Rahmen einer Grobanalyse als klar nachteilig erweist, scheidet dieser Lösungsansatz zu Recht aus der weiteren Betrachtung aus.

B.4.3.1 Großräumige Trassenalternativen

Die Eisenbahnstrecke 2270 durchschneidet oder berührt etliche dicht bebaute Siedlungen. Ein Vorzug der Alternativen abseits der bestehenden Strecke 2270 besteht in der Möglichkeit Gefahrguttransporte und Lärmemissionen in weniger dicht besiedelte Gebiete zu verlagern. Es ist allerdings einzuschränken, dass für die Bahn keine Verpflichtung besteht bestimmte Routen für bestimmte Verkehre vorzusehen. Die Strecke 2270 stünde zu einer alternativen Neu- / Ausbaustrecke in Konkurrenz, insofern wäre eine wirkungsvolle Verlagerung der Verkehre weg von der Strecke 2270

nur dann zu erwarten, wenn diese Verlagerung sich als betrieblich und wirtschaftlich vorteilhafter erwiese.

Nachteilig ist den alternativen Streckenführungen daher gemein, dass die Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der Strecke 2270 zweifelhaft bleibt. Dieser Nachteil ist umso schwerwiegender, da auf der Strecke 2270 keine Verbesserungen des Lärmschutzes realisiert würden. Die gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz werden nur bei baulichen Änderungen erforderlich. Das gleiche gilt hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes. Auch die Beseitigung der gefahrenträchtigen höhengleichen Bahnübergänge würde, ebenso wie die Modernisierung und der behindertengerechte Ausbau der Stationen, nur im Einzelfall erfolgen. Andererseits entfielen in diesem Falle auch die nachteiligen Wirkungen eines Streckenausbaus. Es gäbe an der Strecke 2270 keine optischen Barrieren durch Lärmschutzwände, keine Angsträume an von Lärmschutzwänden eingefassten Haltepunkten, keine weitere Zerschneidung der gewachsenen Dorfstrukturen. Bahnsteige könnten auch weiterhin ebenerdig erreicht werden und Bahnübergänge, die von Fußgängern und Fahrradfahrern bevorzugte Querungsmöglichkeiten bilden, blieben erhalten.

1. BAB-parallele Neubaustrecke

Eine Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn A3 müsste spätestens in Oberhausen Sterkrade wieder in die Trasse der Strecke 2270 eingebunden werden, da ab Sterkrade die Verteilung der auf der Strecke 2270 gebündelten Verkehre auf überregionale weiterführende Strecken erfolgt. Insofern erübrigen sich Betrachtungen zu einer alternativen Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn A3 für den Planfeststellungsabschnitt 1.1.

2. Ausbau der Strecke 2271 Oberhausen – Spellen

Zwischen Oberhausen und Spellen verläuft in ein bis vier Kilometern Abstand westlich, parallel zur Strecke 2270, die eingleisige nicht elektrifizierte Bahnstrecke 2271. Die Anbindung an die Strecke 2270 liegt in Oberhausen südlich des Abzweigs Grafenbusch. Die ehemals zweite Anbindung an die Strecke 2270 in Wesel-Oberemmelsum existiert seit Zerstörung der Brücke über den Wesel-Datteln-Kanal im 2. Weltkrieg nicht mehr. Die Strecke 2271 ist etwa 21 km lang, durchfährt die

Stadtgebiete von Oberhausen, Duisburg, Dinslaken und Voerde, z. T. in dicht besiedelten Bereichen, und dient derzeit ausschließlich dem Güterverkehr. Denkbar ist eine Wiederherstellung der nördlichen Anbindung an die Strecke 2270 und eine Nutzung der Strecke 2271 für einen Teil des Güterverkehrs der Ausbaustrecke im Abschnitt Wesel – Oberhausen. Dazu wäre neben dem Neubau des ca. 1,7 km langen Anschlusses im Norden einschließlich einer Brücke über den Wesel-Datteln-Kanal auch eine Ertüchtigung der bestehenden Strecke (Elektrifizierung, weitere ausrüstungstechnische Maßnahmen, ggf. Oberbauerneuerung) erforderlich. Die Strecke 2271 wäre allerdings weder bautechnisch, noch vom Betriebskonzept in der Lage, den gesamten zusätzlichen Verkehr der Strecke 2270 aufzunehmen und somit einen Ausbau der Strecke 2270 auf den entsprechenden Abschnitten (zwischen Ausbindung im PFA 1.1 und Einbindung im PFA 2.2) entbehrlich zu machen. Insofern kann die Reaktivierung der Strecke Spellen- Wesel nur als zusätzliche Maßnahme gesehen werden, aber keinesfalls den dreigleisigen Ausbau ersetzen.

3. Ausbau der Strecke 2610 Köln – Kleve

Als Alternativstrecke wurde auch ein Ausbau der Strecke 2610 vorgeschlagen. Ein umfangreicher Ausbau der nichtelektrifizierten und teilweise nur eingleisigen Strecke 2610 wäre erforderlich. Rund 80 Bahnübergänge müssten angepasst bzw. beseitigt werden. Krefeld ist nicht an das Netz des Hochgeschwindigkeitsverkehrs angebunden, die Anbindung an das Ruhrgebiet und an die leistungsfähigen rechtsrheinischen Strecken wäre unzureichend. Ein Aus- / Neubau weiterer Anschlussstrecken wäre erforderlich. Die Anbindung an die Betuweroute in den Niederlanden erfolgte durch eine Rheinquerung bei Elten mit umfangreichen Brückenneubauten (Altrheinquerung, Vorlandbrücken, Rheinbrücke, Wildbrücke etc.) in hochwertigen Naturräumen mit Schutzstatus, insbesondere Vogelschutz- und FFH-Gebieten. Eine Anbindung über die Trasse der eingleisigen Strecke Kleve - Kranenburg - Nimwegen wäre ausgeschlossen, da der niederländische Abschnitt der Strecke stillgelegt ist und die Trasse mitten durch Nimwegen führt.

4. Ausbau der Strecke 2510 Mönchgladbach – Venlo

Über die Strecke 2510 und das niederländische Eisenbahnnetz ist auch Mönchgladbach an den Hafen Rotterdam angebunden. Ebenso wie ein Neubau bzw. Aus-

bau der Verbindung Rotterdam – Emmerich – Oberhausen wäre auch ein Aus- oder Neubau der Verbindung Rotterdam – Venlo – Mönchgladbach denkbar gewesen. Die Bestandstrecken in den Niederlanden führen allerdings durch die Städte Breda, Tilburg und Eindhoven mit jeweils rund 200.000 Einwohnern und Venlo mit 100.000 Einwohnern. Anders als bei dem Ausbau über Emmerich hätte sich hier keine Trasse für eine siedlungsschonende Neubaustrecke angeboten. Auf deutscher Seite wäre als größter Nachteil die schlechtere Anbindung an das Ruhrgebiet und die leistungsfähigen rechtsrheinischen Güterzugstrecken zu sehen gewesen.

5. Eiserner Rhein

Als Alternative zu Betuweroute (Rotterdam - Zevenaar/Emmerich) und ABS 46/2 (Zevenaar/Emmerich - Oberhausen) kam auch eine Variation des „Eisernen Rheins“ in Betracht. Diese führte auf der historischen Strecke des Eisernen Rheins (Duisburg - Roermond - Antwerpen) oder auf einer neuen Trasse entlang der Autobahn A52 bis in die Niederlande und dort auf bestehenden Strecken bis nach Rotterdam. Die Linienführung dieser Alternative wäre ab Eindhoven deckungsgleich mit der bestehenden Relation Mönchengladbach - Venlo - Rotterdam und hätte auf niederländischer Seite keine Entlastung der Bestandstrecken erreicht. Ein Vorzug dieser Alternative wäre die verbesserte Anbindung Antwerpens an den Korridor Rotterdam – Genua. Nachteilig wäre die schlechte Einbindung des Ruhrgebiets an den Korridor Rotterdam – Genua. Insbesondere mangelt es an einer Verbesserung der unzureichenden Verknüpfung des Ruhrgebiets mit dem Wirtschaftsraum Rotterdam.

6. Verlagerung von Verkehrsströmen

Eine Verlagerung der Verkehre auf andere Strecken, beispielsweise über Venlo oder Oldenzaal und Enschede, bietet sich als Alternative zum Ausbau der Strecke Oberhausen – Emmerich nicht an, da diese Strecken nicht mit dem holländischen Konzept Betuweroute korrespondieren. Zudem würden die Lasten des Eisenbahnverkehrs nicht reduziert, sie würden lediglich auf verschiedene Strecken verteilt. Lärmbelastungen und Gefahren würden durch Umwege und niedrige Streckenqualitätsstandards erhöht.

B.4.3.2 Varianten im Bereich der bestehenden Strecke 2270

1. Abgesetztes Neubaugleis, Ein- oder zweigleisige Umfahrungen von Ortschaften

Bereits ab Oberhausen Sterkrade werden die auf der Strecke 2270 gebündelten Verkehre auf die bestehenden weiterführenden Strecken verteilt. Ein räumlich abgesetztes Neubaugleis oder eine Umfahrung besiedelter Gebiete ist daher im Planfeststellungsabschnitt 1.1 nicht möglich.

2. Tieferlegung

Durch eine Tieferlegung aller Gleise können die Vorteile des dreigleisigen Ausbaus erreicht und weitere positive Effekte erzielt werden: Bahnsteigzugänge und querender Fuß- und Radverkehr könnten eher über Brücken geführt werden, so dass Bahnsteige, Bahnsteigzugänge und kreuzende Fußwege vorab einsehbar wären. Auch in den Bereichen, wo keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, könnte eine Lärmschutzwirkung erzielt werden. Allerdings führt eine Tieflage dazu, dass die seitlichen Abschirmungen (Trogwände und aufgesetzte Lärmschutzwände) bei gleicher Wirksamkeit insgesamt höher sein müssen als bei ebenerdiger Lage oder Hochlage.

Bautechnisch ist eine Tieferlegung als ein Neubau einzustufen, da alle Bahnanlagen, also auch Bestandsgleise ohne Änderung der Lage und Gleisgeometrie, bestehende Oberleitungs- und Signalanlagen sowie sämtliche Bahnsteiganlagen neu gebaut und gegründet würden. Hinzu käme die Notwendigkeit eines kompletten Neubaus vieler Kreuzungen, angesichts der geänderten Höhenverhältnisse mit weitreichenden Auswirkungen auf die Trassen der querenden Straßen-, Leitungen und Gewässer. Eine Tieferlegung ließe sich nur mit einer mehrjährigen Vollsperrung der Strecke 2270 umsetzen. Zudem ergäben sich Probleme durch hohe Grundwasserstände, Regenwasserrückstau und Hochwassersituationen. Insgesamt wäre ein deutlich umfangreicherer Eingriff in Natur und Landschaft zu erwarten. Es ist offensichtlich, dass eine Tieferlegung aller Gleise, auch in begrenzten Abschnitten, zu erheblichen Mehrkosten gegenüber dem Neubau eines dritten Gleises führen würde.

3. Erhöhung der Leistungsfähigkeit der zweigleisigen Strecke

Die Streckenkapazität kann auch durch einfache oder punktuelle Maßnahmen verbessert werden. Hierzu zählt in erster Linie die Verringerung der Signalabstände (Blockverdichtung). Auch mit einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit oder dem Neubau von Überholgleisen lässt sich die Leistungsfähigkeit verbessern. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit wird durch bauliche Maßnahmen erzielt, z. B. durch die Aufweitung enger Kurvenradien, die Beseitigung von Bahnübergängen und die Ausführung der Signalisierung, des Oberbaus und der Oberleitung mit höheren Standards. Solche baulichen Änderungen wiederum führen zu einem Anspruch auf Lärmschutz und sind entsprechend kostenintensiv. Der Aufwand wäre erheblich, der erzielte Nutzen gering. Ebenso würde durch den Neubau von Überholmöglichkeiten nur ein geringer Effekt mit hohen Kosten erwirkt. Demgegenüber bewirkte eine Verringerung der Signalabstände eine Kapazitätserhöhung mit wenig Aufwand, da kein Anspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV ausgelöst würde. Auch die Beseitigung der Bahnübergänge wäre nicht zwingend, obgleich die Schließzeiten durch den Mehrverkehr noch gesteigert würden. Diese beiden Umstände (Steigerung der Lärmemissionen und Schrankenschließzeiten) führen dazu, dass eine Blockverdichtung als Einzelmaßnahme in der Bevölkerung nicht durchsetzbar ist. Zudem genügt eine Kapazitätssteigerung durch Blockverdichtung nicht, um den prognostizierten Mehrverkehr mit guter Qualität zu bewältigen.

B.4.4 Raumordnung und Landesplanung

Der Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) legt auf Grundlage des Landesentwicklungsprogramms (LEPro) die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Gesamtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen fest (Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen - MURL 1995). Von Duisburg kommend und über Wesel in Richtung Emmerich nach Arnheim weiterführend, ist dort eine „großräumige Entwicklungsachse von europäischer Bedeutung“ für Schiene, Straße und Wasserstraße dargestellt.

Der Regionalplan (GEP 99, ehemals Gebietsentwicklungsplan) für den Regierungsbezirk Düsseldorf (BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF 2000) legt die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Entwicklung des Regierungsbe-

zirkes und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Plangebiet fest.

Die hier gegenständliche Bahnstrecke 2270 ist dort als Bestands- bzw. Bedarfsplanmaßnahme eines Schienenweges für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr dargestellt. Der Ausbau der Strecke (Zevenaar-) Emmerich - Oberhausen – Düsseldorf – Eller – Köln wird im Textteil des GEP 99 ebenso als Zielsetzung formuliert, wie die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge an den Schnellverkehrs- und S-Bahnstrecken. Damit stimmt das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung überein.

Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

B.4.5 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

Die Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses stellen sicher, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)).

B.4.5.1 Baubedingte Immissionen

Während der Bauphase treten Lärm- und Erschütterungsimmissionen u.a. durch den Einsatz von Baugeräten und -maschinen auf.

Nach den Bestimmungen des verfügenden Teils darf die Vorhabenträgerin bei der Baudurchführung Geräte und Maschinen nur entsprechend den Vorschriften des § 7 Satz 1 der 32. BImSchV betreiben. Nach § 7 Abs. 1 Satz 1 der 32. BImSchV dürfen in bestimmten Gebieten (u.a. Wohngebieten) bestimmte Geräte und Maschinen nach dem Anhang dieser Verordnung an Sonn- und Feiertagen ganztägig sowie an Werktagen in der Zeit von 20.00 Uhr bis 07.00 Uhr nicht betrieben werden, andere Geräte nach dem Anhang an Werktagen auch in der Zeit von 07.00 Uhr bis 09.00

Uhr, von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr und von 17.00 Uhr bis 20.00 Uhr nicht. Diese Einschränkung der Betriebsdauer bestimmter Geräte und Maschinen gilt gemäß Satz 2 des § 7 der 32. BImSchV zwar nicht für Bundesfernstraßen und Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Diese Ausnahmeregelung des Satzes 2 richtet sich nach ihrem Zweck jedoch nur auf den *Betrieb* der Schienenwege, vor allem auf den Einsatz von Lokomotiven, und nicht auf den *Bau* der Schienenwege (Hess. VGH, Urteil vom 17.11.2012 – 2 C 2165/09.T, juris). Die Anwendbarkeit des Satzes 1 auf Baumaschinen, die zum Bau von Schienenwegen eingesetzt werden, bleibt daher unberührt.

Weiterhin wird auf die Nebenbestimmungen in Kap. A.4.2.1.1 (Baulärm) verwiesen. Zur Einhaltung der Grenzwerte der AVV Baulärm werden der Vorhabenträgerin verschiedene Vorgaben gemacht, die eine Minderung der bauzeitlichen Emissionen, insbesondere des Baulärms und der bauzeitlichen Erschütterungen, sicherstellen sollen. Die Vorgaben werden durch die Umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert.

B.4.5.2 Betriebsbedingte Immissionen

B.4.5.2.1 Schall

Die Belange des Lärmschutzes in der Betriebsphase sind von besonderer Bedeutung. Daher werden Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

B.4.5.2.1.1 Grundlagen

Den gesetzlichen Rahmen für Schallschutzmaßnahmen bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 - 43 BImSchG und die aufgrund des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV)).

Danach ist bei der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Durch das Vorhaben wird der bestehende 2- bzw. dreigleisige Schienenweg um ein durchgehendes Gleis baulich erweitert, so dass eine wesentliche Änderung eines

Schienenweges im vorgenannten Sinn gegeben ist (§ 41 Abs. 1 BImSchG, § 1 der 16. BImSchV) und die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV einzuhalten sind.

Die Beurteilungspegel berechnen sich nach § 3 der 16. BImSchV und Anlage 2 zu dieser Verordnung. Die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) findet Anwendung.

Die Planfeststellungsbehörde hat zunächst das in den Planunterlagen aufgeführte Schallschutzkonzept zur Grundlage ihrer Abwägung über die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen gemacht. Dieses Konzept beruht auf einer schalltechnischen Untersuchung, die das Ingenieur-Büro Möhler & Partner AG für den Träger des Vorhabens erstellt hat und als Unterlage Nr. 13.1 den planfestgestellten Unterlagen beigelegt ist. Dieser Untersuchung lag das Betriebsprogramm der Deutschen Bahn AG für die zu erwartende Verkehrsbelastung zugrunde.

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurden ein Fahrbahnzuschlag von 2 dB(A) für Betonschwellengleise und ein Brückenzuschlag von 3 dB(A) für die entsprechenden Teilabschnitte vorgesehen. Des Weiteren wurde ein Abzug in Höhe von 5 dB(A) zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs (sog. „Schienenbonus“, vgl. § 3 Satz 2 und Anlage 2 der 16. BImSchV, siehe näher Kapitel B.4.5.2.1.3) angesetzt.

Die Planfeststellungsbehörde hat anschließend geprüft, ob durch das überarbeitete Schallschutzkonzept der Vorhabenträgerin die gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden und nach dem Stand der Technik vermeidbare Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche nicht hervorgerufen werden. Es wurde untersucht, ob entsprechend der Vorschläge oder Einwendungen der Verfahrensbeteiligten oder eigener Vorstellungen weitergehende Maßnahmen aufzuerlegen waren.

Dabei wurde auch bedacht, ob in den Bereichen, in denen die Planunterlagen keine, lediglich passive oder zur Einhaltung der Grenzwerte nicht genügende Schallschutzmaßnahmen vorsahen, (weitergehender) aktiver Schallschutz festzulegen ist. Zu klären war, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen und deshalb der Vorhabenträgerin nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind. Der angestrebte

Schutzzweck ist der Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch nach dem Stand der Technik vermeidbare Verkehrsräusche (vgl. §§ 1, 3 Abs. 1 und 2, 41 Abs. 1 BImSchG). Zu betrachten ist der Erfolg einer erwogenen Lärmschutzmaßnahme. Dabei sind die Vorbelastung, die Anzahl der Betroffenen, die Besiedlungsform und -dichte, die Zahl und Ausrichtung der Gebäude und Außenwohnbereiche (Immissionsorte), die erreichbare Minderung der Geräuschemission, die Unterschiede zwischen dem Tag- und dem Nachtzeitraum, mögliche Gefahren für Gesundheit und Eigentum bei Unterbleiben einer Maßnahme, das Ausmaß einer verbleibenden Überschreitung der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV und der Umfang der dadurch hervorgerufenen Belästigung einschließlich deren Vermeidbarkeit durch passive Schallschutzmaßnahmen (und ergänzend städtebauliche Aspekte, das Ortsbild und eine entstehende Verschattung) in den Blick zu nehmen (vgl. zu den Kriterien auch BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 – Az. 11 A 33.97 –, NVwZ 2001, S. 78; BayVGh, Urteil vom 23.02.2007 – Az. 22 A 40089 u.a., juris; Jarass, § 41 Rdnr. 28-29).

Der von der Vorhabenträgerin vorgelegte Abwägungsvorschlag erwies sich hinsichtlich der Beurteilung der Situation am Kaisergarten 82 als tragfähig. Die Grenzwerte werden hier nachts um 8 dB(A) überschritten. Eine wirksame Abhilfe durch Lärmschutzmaßnahmen würde Kosten von über 600 000 € verursachen, so dass diese Lösung als unverhältnismäßig anzusehen ist.

Schallschutzmaßnahmen für den Bereich Rosastraße/ Rothofstraße (Gleisdreieck)

Dem Abwägungsvorschlag der Vorhabenträgerin zum Bereich Rosastraße/ Rothofstraße konnte hingegen nicht vollständig gefolgt werden:

Im Einwirkungsbereich der Ausbaumaßnahme im PFA 1.1 liegen die Rosastraße, Eichenstraße und Rothofstraße. Der Bereich, der in den Einwendungen als Gleisdreieck bezeichnet wird, ist immissionsschutzrechtlich als Außenbereich eingestuft. Der Grenzwert von 64 dB(A) für den Tagzeitraum wird durchgehend eingehalten. Für den Beurteilungszeitraum Nacht ergeben sich Überschreitungen des Grenzwertes von 54 dB(A) an den Gebäuden Eichenstraße 5, Rosastraße 37, Rothofstraße 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99 und 102 (10 Schutzfälle). Die Überschreitungen bewegen

sich dabei zwischen 0,1 und 4,0 dB(A). Die Pegelerhöhungen im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand betragen maximal 0,5 dB(A).

Im Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13.1) hat der Gutachter dargelegt, dass zur Einhaltung der Grenzwerte für den Nachtzeitraum eine Lärmschutzwand von 6 m Höhe auf einer Länge von 900 m erforderlich wäre, da insoweit auch eine Abschirmung an der einmündenden Strecke 2206 errichtet werden müsste. Die Kosten für den Vollschutz werden mit 4,3 Mio. € und damit 430 t€ pro gelöstem Schutzfall als unverhältnismäßig dargestellt. Diese Wertung ist nachvollziehbar und wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

Als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes muss jedoch auch das „Besonders Überwachte Gleis“ (BüG) in Betracht gezogen werden. Anders als vom Gutachter im Erläuterungsbericht (Anlage 13.1, Kap. 10.1) dargelegt, ist der Einsatz des BüG technisch möglich und würde mit einer Gesamtlänge von 500 m auch einen ausreichenden Mindestabschnitt umfassen. Wie durch den Gutachter ergänzend vorgetragen, würde das BüG auf 700 m je Gleis zwischen den Bahn-Km 2,65 und 3,35 erforderlich werden, insgesamt Kosten von 210.000 € verursachen und 4 von 10 Schutzfällen lösen. Die Kosten pro gelöstem Schutzfall belaufen sich auf 52.500 € und sind als verhältnismäßig einzustufen.

Mit Datum vom 14.08.2015 hat die Antragstellerin weiteres Abwägungsmaterial zur Verfügung gestellt, in der weitere Varianten zu Schallschutzmaßnahmen untersucht wurden.

Zunächst geht aus den Unterlagen unzweideutig hervor, dass durch niedrige Schallschutzwände im vorliegenden Fall keine relevante Pegelminderung zu erwarten ist. Dies gilt sowohl für die Variante mit einer Höhe von 0,55 m als auch 0,74 m. In physikalischer Hinsicht liegt dies darin begründet, dass die niedrigen Schallschutzwände im Wesentlichen den Lärm des unmittelbar anschließenden Gleises abschirmen können und für entferntere Gleise fast wirkungslos sind. Für Niedrige Lärmschutzwände existiert lediglich eine Erprobungszulassung für das äußere Gleis auf der gleisabgewandten Seite. Eine Zulassung zwischen Gleisen kann auf Grund der ungelösten arbeitsschutzrechtlichen Probleme derzeit vernünftigerweise nicht als wahrscheinlich unterstellt werden, so dass eine derartige Anordnung als Lärmschutzvorsorgemaßnahme bereits wegen der Ungewissheit der Durchführbarkeit ausscheidet. Auf Grund der mangelnden Wirksamkeit unter den hier vorgefundenen

Rahmenbedingungen muss der Frage, ob und ggf. wie niedrige Lärmschutzwände unter den Vorgaben der bis zum 31.12.2014 gültigen Schall 03 berücksichtigt werden können, nicht nachgegangen werden.

In Hinblick auf Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmer wird auf Kap. B.4.5.2.1.9 verwiesen.

Im oben genannten, zusätzlich vorgelegten Abwägungsmaterial hat die Antragstellerin eingeräumt, dass der Vollschutz durch die Kombination des Besonders überwachten Gleises in Kombination mit einer Lärmschutzwand in Höhe von 3 Metern auf einer Länge von 250 m zwischen den Bahn-km 2,85 und 3,10 möglich ist. Die Gesamtkosten dieser Lösung werden mit 911.250 € insgesamt und 91.120 € pro gelöstem Schutzfall angegeben. Die in erster Linie in Betracht zu ziehenden Kosten pro Schutzfall liegen in einem Bereich, der zwar nicht von vorneherein als unverhältnismäßig angesehen werden kann, sich jedoch bereits in einem Grenzbereich bewegt, so dass geprüft werden muss, ob die relativ hohen Kosten für den vorliegenden Fall gerechtfertigt sind.

In der Rechtsprechung wird als Grenze, ab der Lärmschutzmaßnahmen pro Schutzfall als unverhältnismäßig anzusehen sind, beim Verkehrswert der betroffenen Wohneinheiten angesetzt. Die Vorhabenträgerin hat zwar die Variante BÜG/ Lärmschutzwand 3 m Höhe pauschal als unverhältnismäßig verworfen, jedoch von der Möglichkeit, diese Bewertung durch Vorlage von Verkehrswertgutachten zu untermauern, keinen Gebrauch gemacht. Die Planfeststellungsbehörde hat auf Grundlage der bei einer Ortsbesichtigung gewonnenen Erkenntnisse keine Zweifel, dass der Verkehrswert der betroffenen Wohneinheiten den Wert von 91.000 € sowohl einzeln als auch im Durchschnitt überschreitet. Dies wird daher, auch mangels eines qualifizierten Gegenvortrags der Vorhabenträgerin, im Folgenden unterstellt. Von den Kosten pro Schutzfall sind die eingesparten Aufwendungen für den passiven Schallschutz abzuziehen, die nach Angaben der Vorhabenträgerin bei 2.500 € pro Wohneinheit anzusetzen sind, womit sich die anzusetzenden Kosten pro Schutzfall auf 89.000 € reduzieren.

Bei der Beurteilung der Frage, ob sich diese Kosten gerade noch als verhältnismäßig erweisen, ist festzustellen, dass die betroffenen Wohneinheiten innerhalb des Außenbereichs eine vergleichsweise kompakte Wohnsiedlung darstellen. Eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 250 m kann in dieser geographischen Situati-

on eine Gruppe von Wohneinheiten in gleichförmiger Weise schützen. Zu Lasten der Antragstellerin fällt auch die hohe Belastung im empfindlichen Nachtzeitraum aus, die unter Zugrundelegung der hier einschlägigen Schall 03 (alt), also unter Berücksichtigung des Schienenbonus, mehrfach 58 dB(A) erreicht. Weiterhin ist die besondere Situation der Anwohner im Gleisdreieck zu berücksichtigen, deren Wohngebiet von Bahnstrecken eingefasst ist und von 2 Richtungen durch die Gesamtplanung der vorliegenden Ausbaustrecke beeinflusst wird, so dass eine insgesamt außergewöhnliche Belastung unbestreitbar vorliegt. Die Abwägung fällt im vorliegenden Einzelfall daher zu Gunsten des Vollschutzes aus, der sich als gerade noch verhältnismäßig erweist. Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass sich diese Entscheidung auf die besondere Situation im Gleisdreieck bezieht und eine entsprechende Abwägung an der ABS 46 in Folgeabschnitten für andere Siedlungsstrukturen, auch bei einem ähnlichen Kosten-Nutzen-Verhältnis, anders ausfallen kann.

Die dem Vollschutz nächstliegende Lösung stellt das BÜG in Kombination mit einer 2 m hohen Lärmschutzwand dar. Hierdurch werden 7 von 10 Schutzfällen gelöst. Die Lösung erweist sich absolut als kostengünstiger, hinsichtlich des einzelnen Schutzfalls ergeben sich jedoch Aufwendungen in einer Höhe von 111.000 €. Damit erweist sich diese Variante zur Lösung der Immissionsschutzproblematik als nicht vorzugswürdig.

B.4.5.2.1.2 Verkehrsprognose

Die Planfeststellungsbehörde hat die Verkehrsprognose der Vorhabenträgerin eingehend geprüft. Die Einwendungen, die sich gegen die zugrunde gelegten Zugzahlen bzw. Zugdaten richten und einen über die Prognose hinausgehenden Mehrverkehr befürchten und daher zusätzliche Schallschutzmaßnahmen, die Festschreibung von Zugzahlen im Planfeststellungsbeschluss o.ä. fordern, werden zurückgewiesen. Die Prognose richtet sich zulässigerweise an der Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur aus. Der jeder Prognose eigenen Unsicherheit trägt der Gesetzgeber durch die Möglichkeit Rechnung, gemäß § 75 VwVfG zusätzliche Schutzmaßnahmen zu beantragen, sofern sich die ursprünglichen Prognosen als zu niedrig herausstellen sollten.

B.4.5.2.1.3 Schienenbonus

Der Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A) ist ein Abzug zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs. Er ist in der Anlage 2 zur 16. BImSchV normativ festgeschrieben (Korrektursummand S in den Gleichungen (1) und (2)) und darüber hinaus in § 3 Satz 2 dieser Verordnung erwähnt. Die 16. BImSchV stützt sich auf die Ermächtigung des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG. Auch die Schall 03 sieht als anerkannte Regel der Technik einen Schienenbonus von 5 dB(A) vor.

Die Einwendungen, die sich gegen eine Anwendung des Schienenbonus im Zusammenhang mit dem Vorhaben richten, werden zurückgewiesen.

Die Anwendung rechtfertigt sich grundsätzlich bereits aus der oben beschriebenen normativen Verankerung des Schienenbonus. Auch die besonderen Umstände im Zusammenhang mit dem Vorhaben (hohe Zugzahlen durch Befahrbarkeit von drei Streckengleisen, unterschiedliche Zuggattungen, Verkehr schwerer Güterzüge, zu erwartende Dauerschallpegelbelastung) führen nicht dazu, dass die Anwendbarkeit des Schienenbonus zu verneinen wäre. Denn das Immissionsschutzrecht differenziert im Hinblick auf die Anwendbarkeit des Schienenbonus nicht nach zu erwartenden Dauerschallpegeln oder anderen Kriterien, etwa Zugzahlen oder Geschwindigkeiten, sondern normiert den Schienenbonus ohne derartige Einschränkungen.

Gemäß § 4 Abs. 3 der Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung der Bundesimmissionsschutzverordnung wird der Entfall des Schienenbonus nach der neuen Berechnungsvorschrift für den Beurteilungspegel für Schienenwege (Schall 03 neu) für alle Vorhaben wirksam, deren Offenlage nach dem 31.12.2014 begonnen hat.

Die Offenlage für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt wurde lange vor dem 01.01.2015 abgeschlossen, so dass die Schall 03 alter Fassung und damit der Schienenbonus unzweifelhaft zur Anwendung kommen.

B.4.5.2.1.4 Geschwindigkeitsbegrenzung als Lärmschutzmaßnahme

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung als Lärmschutzmaßnahme wird der Vorhabenträgerin nicht auferlegt. Entsprechende Forderungen von Einwendern werden zu-

rückgewiesen. Die Trassierung der Strecke lässt eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h auf allen drei Gleisen zu. Auf der Basis der von den Zügen mit dieser Höchstgeschwindigkeit verursachten Lärmimmissionen hat die Vorhabenträgerin die aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, die mit dem vorliegenden Beschluss nochmals zugunsten der Anwohner verbessert wurden. Stand der Eisenbahntechnik ist, mittels des Rad-Schiene-Systems Güter und Personen mit einer von den technischen Möglichkeiten bestimmten Geschwindigkeit von A nach B zu transportieren. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung würde hinter diesem Stand der Technik zurückbleiben (vgl. BayVGh, Urteil vom 15.01.2001 – 20 A 99.40024 –, juris). Sie würde bei einer relativ geringen Reduzierung der Schallimmissionen die Funktion des Schienenweges beeinträchtigen, ohne dass dies aus zwingenden Gründen des Anliegerschutzes geboten wäre (HessVGh, Urteil vom 17.11.2011 – 2 C 2165/09.T, juris).

Insbesondere würde eine verminderte Geschwindigkeit zu einem verlängerten Aufenthalt der Züge im jeweiligen Block führen und damit die Kapazität der Strecke insgesamt verringern. Dies würde den Zielen des Vorhabens zuwiderlaufen.

Der Schienenverkehr, an dessen wirtschaftlichem Betrieb ein öffentliches Interesse besteht, befindet sich in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln. Ein wesentlicher Faktor dieser Konkurrenz – insbesondere gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße – ist die Schnelligkeit. Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Anliegerschutzes würden, übertragen auf die gesamte Ausbaustrecke oder gar das Bundesgebiet, zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Personenfern- und des Güterschienenverkehrs führen (vgl. BayVGh, Urteil vom 15.01.2001 – 20 A 99.40024 –, juris). Besondere Gefahren entstehen durch die Zuggeschwindigkeiten nicht. Schienenwege sind anerkanntermaßen sichere Verkehrswege. Der sichere Betrieb von Schienenwegen wird in der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie in ergänzenden Dienstvorschriften der DB Netz AG geregelt. Diese Vorschriften werden im Rahmen des Vorhabens eingehalten. Damit entstehen durch das Vorhaben und den Zugverkehr keine Gefahren, die über die allgemein mit dem Betrieb von Eisenbahnstrecken verbundenen Gefahren hinausgehen.

B.4.5.2.1.5 Schallschutzmaßnahme „Besonders überwachtes Gleis“

Unter der Lärmschutzmaßnahme "Besonders überwachtes Gleis - BüG" versteht man ein technisches Verfahren, bei dem durch besondere Überwachung und Pflege der Schienenoberflächen eine Verringerung des Schienenverkehrslärms erreicht wird. Schienenverkehrslärm wird u.a. dadurch verursacht, dass die Schienen mit zunehmender Nutzungsdauer verriffeln. Im Rahmen der Lärmschutzmaßnahme „BüG“ werden die Schienen in regelmäßigen Abständen (6 bis 12 Monate) auf eventuelle Schallpegelzunahmen überprüft und gegebenenfalls geschliffen. Dieses Schleifverfahren ist nach der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16.03.1998 (Gz: Pr. 1110 Rap/Rau 98, veröffentlicht im Verkehrsblatt (VkBl), Heft 7-1998, S. 262 f) als Maßnahme gemäß der Amtlichen Anmerkung in Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV als eine besondere Vorkehrung zur zusätzlichen dauerhaften Lärminderung anzusehen und in der Rechtsprechung anerkannt (ständige Rechtsprechung des BVerwG, z.B. Urteil v. 15.03.2000 -11 A 42.97, juris; vgl. auch HessVGH, Urteil vom 17.11.2011 – 2 C 2165/09.T, juris).

Bei der Maßnahme "Besonders überwachtes Gleis" handelt es sich um eine Lärmschutzmaßnahme an der Quelle, die grundsätzlich entsprechend den §§ 41-43 Bundes-Immissionsschutzgesetz und der 16. BImSchV vorrangige Bedeutung vor realphysischen bzw. baulichen Schutzeinrichtungen und besonders vor passiven Schallschutzmaßnahmen hat. Die Planfeststellungsbehörde hat gegen die Anwendung der Schallschutzmaßnahmen und den Ansatz der o. g. Pegelreduzierung keine grundsätzlichen Bedenken, nachdem die Anerkennung als Stand der Technik gegeben ist.

Dieses Verfahren wird mit diesem Beschluss unter A.4.2.1.3 festgesetzt und ist damit verbindlich als aktive Lärmschutzmaßnahme festgelegt.

B.4.5.2.1.6 Gestaltung der Schallschutzwände

Bei der Planung der Schallschutzwände geht die Vorhabenträgerin von hochabsorbierenden Wänden mit einer ausreichenden Schalldämmung und einem Regelabstand von 3.80 m zur nächsten Gleisachse aus. Soweit sich im Nahbereich auf der gleisabgewandten Seite Reflexionsflächen (große Hallen) und/oder „fremde“ Ge-

räuschquellen liegen, ist die Schallschutzwand auch auf der bahnabgewandten Seite absorbierend auszuführen. In der Planfeststellung werden nur diese grundsätzlichen Vorgaben geregelt. Ausführung- und Materialfragen sind grundsätzlich Gegenstand der Ausführungsplanung.

Die Schallschutzwände nehmen im vorliegenden Abschnitt nur eine Länge von 170 und 250 m ein. Die Gestaltung der Wände wirkt jedoch in erheblicher Weise auf das Ortsbild ein, so dass die Stadt Oberhausen ein berechtigtes Interesse an einer Mitbestimmung der konkreten Ausführung hat. Sehr kleinteilige Ausführungsdetails würden den Planfeststellungsbeschluss jedoch überfrachten, so dass eine Verlagerung auf die Ausführungsplanung und die Vorgabe einer Abstimmung zwischen Vorhabenträgerin und der Stadt Oberhausen sachgerecht erscheint und eine ortsbildverträgliche Lösung sicherstellt.

Bezüglich erhobener Forderungen nach Einsatz von transparenten Elementen ist darauf hinzuweisen, dass der Einsatz transparenter Schallschutzwände nicht zu den erforderlichen Pegelminderungen führt. Dies ist den, transparenten Wänden eigenen, reflektierenden (schallharten) Oberflächen geschuldet.

B.4.5.2.1.7 Passiver Schallschutz

Kann eine bauliche Nutzung mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, BüG etc.) nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, steht dem Eigentümer der betroffenen Anlage eine Erstattung der Kosten für die notwendigen Aufwendungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude zu.

Bei passiven Schallschutzmaßnahmen handelt es sich um schalltechnisch wirksame Verbesserungen der Umfassungsbauteile, z.B. der Wände, Dächer, Fenster und Rollläden. Zusätzlich kommt ein Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen (Schalldämmlüfter) bei Schlafräumen und Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z. B. Einzelofenheizung) in Frage. Ein Anspruch auf Lärmschutz „bei geöffneten Fenstern“ besteht hingegen nicht. Schallschutzfenster sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit nicht auferlegt, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen. Folglich ist in Kauf zu nehmen,

dass Anwohner bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt sind (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996 – 11 A 86/95, juris).

Die erforderlichen notwendigen Aufwendungen werden in einer Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Eigentümer der betroffenen Anlage festgelegt. Diese Festlegung erfolgt auf der Grundlage einer später durchzuführenden Objektbesichtigung, nach der für jedes mit einer Grenzwertüberschreitung betroffene Gebäude ein gesondertes Einzelgutachten zur Bemessung und Beurteilung der passiven Schallschutzmaßnahmen erarbeitet wird.

Im Zusammenhang mit Lärmvorsorgemaßnahmen ist die Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe von 100 % der erbrachten Aufwendungen zu leisten. Die Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen erfolgt entsprechend der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Verfassungsrechtliche Bedenken gegen die 24. BImSchV bestehen nicht (BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 25/95, juris).

In diesem Planfeststellungsbeschluss wird den Eigentümern der baulichen Anlagen ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zugesprochen (in Kapitel A.4.2.1.4). Anspruchsvoraussetzung ist, dass an der entsprechenden Gebäudeseite tatsächlich Fenster von schutzbedürftigen Räumen vorhanden sind und der vorhandene Schallschutz der Außenbauteile nicht ausreicht. Anspruchsberechtigt sind die Eigentümer der baulichen Anlagen.

Den auf diese Entscheidung gerichteten Forderungen der Einwender wird durch die Planfeststellungsbehörde entsprochen. Einer näheren Begründung bedarf es nicht, da die Vorhabenträgerin – wie sich aus den Planunterlagen ergibt – die hier entschiedenen Ansprüche nicht bestreitet, sondern konkludent einräumt.

Anwohner, deren Schutz vor Schallimmissionen bereits durch aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV gewährleistet wird bzw. bei denen sich aus sonstigen Gründen keine Grenzwertüberschreitungen ergeben, stehen schon mangels Grenzwertüberschreitung keine Ansprüche zu.

Eine Verpflichtung, an die Anspruchsberechtigten auf passiven Schallschutz individuell heranzutreten, konnte der Vorhabenträgerin nicht auferlegt werden. Eine solche Verpflichtung sieht das deutsche Immissionsschutzrecht nicht vor. Vielmehr trifft § 42 BImSchG eine Entschädigungsregelung. Der Anspruch wird grundsätzlich erst fällig, wenn Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen erbracht worden sind (§ 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG).

B.4.5.2.1.8 Außenwohnbereiche

Außenwohnbereiche können im Gegensatz zu Innenwohnräumen nicht durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden. Sie gehören jedoch ebenfalls zum grundrechtlich geschützten Eigentum sowie zum immissionsschutzrechtlich geschützten Bereich.

Ansprüche auf angemessene Entschädigungen in Geld für Außenwohnbereiche wie z.B. Freisitze, Terrassen, Balkone etc., die zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als "Wohnen im Freien" geeignet und bestimmt sind, stehen den betroffenen Eigentümern zu, wenn in diesen Außenwohnbereichen trotz der planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen als Folge des Vorhabens die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehrslärm oberhalb der Tagesgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV liegen und sich die Beurteilungspegel gegenüber den derzeit bestehenden Schallimmissionen erhöhen. Die Berücksichtigung von Nachtwerten ist für Außenwohnbereiche nicht erforderlich, da Außenwohnbereiche üblicherweise nicht zum Schlafen benutzt werden (BayVGH, Urteil vom 15.01.2001 – 20 A 99.40024, juris; Hess VGH, Urteil vom 17.11.2011 – 2C 2165/09.T, juris).

Die Grenzwerte für den Tageszeitraum werden in allen Fällen eingehalten, so dass Entschädigungen hier nicht angeordnet werden.

B.4.5.2.1.9 Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmungen

Im Rahmen des Konjunkturprogramms II wurden zwischen 2009 und 2011 aufgrund eines Beschlusses des deutschen Bundestages neue Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg getestet. Unter den Maßnahmen, deren Wirksamkeit nachgewiesen werden konnte und die somit in die Neufassung der Schall

03 aufgenommen wurden, waren Schienenstegdämpfer (SSD) und Schienenstegabschirmungen (SSA).

Beim Schienenstegdämpfer erfolgt eine Dämpfung der Schwingungen der der Schiene durch Masse-Feder-Systeme, die als breitbandig abgestimmte Schwingungstilger beidseitig an jedem Schienensteg und, je nach Produkt, auch am Schienenfuß kraftschlüssig befestigt werden. Die Schienenstegabschirmung mindert dagegen nicht die Schwingungsenergie der Schiene sondern ihre Abstrahlung von Luftschall. Der Wirkmechanismus ähnelt dem eines „Minischallschirms“.

SSD und SSA wirken nur auf den Rollgeräuschanteil von Schiene und Schwelle pegelmindernd. Für die Wahrnehmung des Rollgeräusches sind Frequenzen von 500 bis 2000 Hz maßgebend. Sie sind also nur bei Geschwindigkeiten sinnvoll, bei denen das Rollgeräusch dominiert (50 – 200 km/h). Der Einbau von SSD und SSA ist nicht möglich auf Brücken mit offener Fahrbahn, im Bereich von Schienenauszügen, Weichen, Isolierstößen, Gleisschaltmitteln sowie im Bereich von Achszählern und Linienzugbeeinflussung. Diese baulichen Restriktionen schränken die Anwendung für die ABS 46 bereits ein.

Um als lärm mindernde Maßnahme nach der Schall 03 eingerechnet werden zu können müssen diese eine allgemeine Zulassung haben. Produkte mit einer allgemeinen Zulassung gibt es bisher (Stand September 2015) nicht. Eine Anrechnung als aktive Schallschutzmaßnahme für den vorliegenden Streckenabschnitt wäre daher mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Die Minderungswirkung von Schienenstegdämpfern und –abschirmungen würde im Übrigen vorliegend für einen Vollschutz auch nicht ausreichen.

B.4.5.2.2 Erschütterungen

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht Erschütterungen durch fahrende Züge. In der Regel können lästigkeitsrelevante Erschütterungen in Gebäuden auftreten, die näher als 60 m zur Bahnlinie liegen. (60-m-Abstand laut VDI-Richtlinie 3837 - Erschütterungen durch oberirdische Schienenbahnen – Spektrales Prognoseverfahren, vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14/09, juris). Bauliche Schäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb sind dagegen nicht zu erwarten. Durch

die in den Nebenbestimmungen im verfügenden Teil aufgegeben Maßnahmen (A.1.4.2) wird gewährleistet, dass das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes vor Einwirkungen durch Erschütterungen vereinbar ist. Es wird ein Vorbehalt zur Anordnung weiterer Maßnahmen festgesetzt (A.1.4.2.1). Diese Bestimmungen des Beschlusses sind erforderlich, um Schutz der Anwohner vor unzumutbaren Erschütterungsimmissionen sicherzustellen.

B.4.5.2.2.1 Grundlagen

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen wegen Erschütterungen richten sich mangels spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG (BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14/09, juris). Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Wann das der Fall ist, wird in § 74 Abs. 2 VwVfG nicht näher ausgeführt.

Es ist deshalb auf allgemeine Grundsätze des Immissionsschutzrechts zurückzugreifen. Erschütterungsimmissionen können je nach Ausmaß eine schädliche Umwelteinwirkung im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG darstellen, indem sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen (BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14/09, juris). Hierbei sind individuelle Befindlichkeiten und Empfindlichkeiten der Betroffenen unbeachtlich, weil das Immissionsschutzrecht sich an durchschnittlich empfindlichen Menschen einschließlich der Angehörigen überdurchschnittlich empfindlicher Gruppen orientiert (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, a.a.O.).

Maßgeblich für den Erschütterungsschutz ist die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort; diese richtet sich nach der Art des Gebietes, in dem das Grundstück liegt, und den weiteren tatsächlichen Verhältnissen (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, a.a.O.). Bei dieser Bewertung ist der technisch-wissenschaftliche Sachverstand insb. in technischen Regelwerken heranzuziehen, hier die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ Ausgabe Juni 1999 (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, a.a.O.).

Die DIN 4150 Teil 2 gibt in Tabelle 1 für den Neubau von Eisenbahnstrecken nach Baugebieten und für Tag und Nacht unterschiedliche Anhaltswerte vor (Ziff. 6.5.3.4 a). Diese Werte sind bezogen sowohl auf die nach dem Taktmaximalverfahren gemessene maximale bewertete Schwingstärke KB_{Fmax} als auch auf die Beurteilungsschwingstärke KB_{FTT} , diese kennzeichnet nach Ziff. 3.8 die in der Beurteilungszeit auftretenden Erschütterungsimmissionen durch einen zeitbezogenen Mittelwert im Sinne einer energetischen Addition über die Beurteilungszeit, der die Zughäufigkeit und die mittlere Dauer einer Zugvorbeifahrt entsprechend berücksichtigt. Die korrelierenden Anhaltswerte A_0 und A_r bezeichnen dabei nicht die Schwelle des enteignungsrechtlich nicht Zumutbaren, sondern liegen, da sie auf das billigerweise nicht Zumutbare bezogen sind, deutlich darunter.

Auf Ausbaumaßnahmen sind diese Anhaltswerte aber nicht unmittelbar anwendbar (Ziff. 6.5.3.4 c). Denn hier ist die immissionsschutzrechtliche Situation entscheidend durch den vorhandenen Bestand geprägt. Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgen besondere Duldungspflichten, sodass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, jedenfalls in aller Regel zumutbar sind, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, a.a.O.).

Ein Anspruch auf eine Verbesserung der Erschütterungssituation im Sinne einer Erschütterungssanierung besteht folglich nicht. Ein Erschütterungsschutz kann vielmehr nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt. Bei dieser Beurteilung kann eine Rolle spielen, dass der Betroffene, der bereits einer beträchtlichen Vorbelastung ausgesetzt ist, gegenüber auch einer nur geringen Erschütterungszunahme besonders empfindlich sein kann (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, a.a.O.)

Fachtechnische Untersuchungsberichte zu verschiedenen Forschungsvorhaben haben ergeben, dass erst eine Erhöhung der Erschütterungsvorbelastung um 25 % (Signifikanzkriterium) als erheblich empfunden wird (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, a.a.O. mit weiteren Nachweisen, Hess VGH, Urteil vom 17.11.2011– 2C 2165/09.T, juris).

B.4.5.2.2.2 Auswirkungen des laufenden und künftigen Eisenbahnbetriebes

Aus den in B.4.5.2.2.1 beschriebenen Grundlagen folgt für das gegenständliche Vorhaben:

Die Bahnstrecke 2270 (Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen) wird seit langem als zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn betrieben. Dementsprechend geht von der bestehenden Bahnstrecke eine nicht unerhebliche Erschütterungsvorbelastung aus, welche die Nachbarschaft zu dulden hat und ohne den Bahnausbau weiterhin zu dulden hätte.

Mit der Festlegung des Signifikanzkriteriums von 25 % Erhöhung der Erschütterungsvorbelastung im Hinblick auf eine Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen vor Erschütterung setzt die Planfeststellungsbehörde somit einen als gesichert zu betrachtenden Wert fest.

B.4.5.2.2.3 Auswertung der erschütterungstechnischen Untersuchung; Vorbehalt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG

Die Planunterlagen und sonstigen Vorarbeiten der Vorhabenträgerin sind mit den Anforderungen an einen wirksamen Erschütterungsschutz in ihrer geänderten Fassung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vereinbar. Die Vorhabenträgerin hat eine erschütterungstechnische Untersuchung anfertigen lassen und die Vorbelastung darin repräsentativ festgehalten und bezüglich des Wertes KB_{Fmax} und KB_{FTr} ausgewertet.

Es entspricht einer in den vergleichbaren Fällen angewendeten Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörde, nicht vorab der Vorhabenträgerin aufgrund vorzeitiger Erschütterungsprognosen konkrete Schutzmaßnahmen oder Entschädigungszahlungen aufzuerlegen. Denn die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Vorgehensweise führt zu genaueren Ergebnissen:

Aus physikalischen Gründen betreffend die vor dem Ausbau nicht quantifizierbaren Einflussgrößen ist eine Abschätzung zukünftiger Erschütterungsimmissionen wesentlich fehlerbehafteter als bei Schallimmissionen und nicht mit Formeln zu be-

schreiben. Im Übrigen gibt es derzeit noch keine praktisch erprobten Vorsorgemaßnahmen, die eine generelle Verbesserung der Erschütterungssituation an nahe gelegenen Gebäuden erwarten lassen.

Die Planfeststellung sieht daher die folgende Vorgehensweise vor:

Die Vorhabenträgerin hat ab dem sechsten Monat bis spätestens zum Ende des zwölften Monats nach der Inbetriebnahme der Strecke an allen repräsentativen Immissionsorten Erschütterungsmessungen durchzuführen. Als Maßstab gilt hierbei: Erfassung aller in einem Abstand von bis zu 60 m zur Achse des zukünftig nächstgelegenen Gleises befindlichen Gebäude und Auswahl von mindestens einem Drittel dieser Gebäude als repräsentative Messpunkte, wobei alle in einem Abstand von bis zu 20 m zur Achse des nächstgelegenen Gleises befindlichen Gebäude gewählt werden müssen (vgl. Hess VGH, Urteil vom 17.11.2011 – 2C 2165/09.T, juris). Dabei ist zu beachten, dass die Mitte von Wohn- und Schlafräumen - und nicht wie beim primären Luftschall ein Vergleichspunkt vor der Gebäudefassade - den relevanten Immissionspunkt bildet (BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14/09, juris).

Der Zeitraum für die Kontrollmessungen ist deshalb auf die Zeit ab dem sechsten Monat bis spätestens zum Ende des zwölften Monats nach Ende der Bauarbeiten und der Inbetriebnahme der Strecke festgelegt worden ist, weil frühestens nach fünf Monaten ab Inbetriebnahme der Unterbau und der Oberbau der Strecke hinreichend verfestigt ist, so dass erst ab diesem Zeitpunkt eine sichere Aussage über die tatsächliche Belastung möglich ist.

Die Vorhabenträgerin hat eine Beurteilung der neuen Erschütterungseinwirkungen unter Verkehrsbetrieb aufzustellen, die unter Berücksichtigung der DIN 4150 Teil 2 erfolgt, und diese der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen. Soweit die Beurteilung ergibt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 nicht eingehalten werden und sich die vor Ausbau vorhandene Vorbelastung um mehr als 25 % erhöht hat, hat die Vorhabenträgerin im konkreten Einzelfall geeignete Schutzmaßnahmen am Gleis- und/ oder Bahnkörper oder am Ausbreitungsweg/am zu schützenden Objekt vorzuschlagen, durch die sich die vor Ausbau vorhandene Vorbelastung nicht um mehr als 25 % erhöht oder eine Entschädigung für die Zunahme der Erschütterungsimmissionen anzubieten.

Über die Vorkehrungen im Einzelfall, oder, falls diese untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, über die Geldentschädigung entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt in einem Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss. Hierbei hat das Eisenbahn-Bundesamt die Entscheidung anhand des Abwägungsgebotes nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG zu treffen. Rechtlicher Ausgangspunkt der Abwägung ist dabei, dass im Bereich des Erschütterungsschutzes ein grundsätzlicher Vorrang aktiver Schutzmaßnahmen nicht besteht, weil es eine gesetzliche Gewichtungsvorgabe wie § 41 BImSchG für den Schallschutz bei Erschütterungsbelastungen nicht gibt. Deshalb darf das Eisenbahn-Bundesamt das Interesse an einer kostengünstigen Lösung der Erschütterungsfragen grundsätzlich ohne Einschränkung durch gegenläufige Gewichtungsvorgaben in die Abwägung einstellen (Hess VGH, Urteil vom 17.11.2011 – 2C 2165/09.T, juris). Das Nähere wird im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss entschieden.

B.4.5.2.3 Sekundärer Luftschall

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht sekundären Luftschall durch fahrende Züge. In der Regel können lästigkeitsrelevante Immissionen in Gebäuden auftreten, die näher als 60 m zur Bahnlinie liegen. Durch die in den Nebenbestimmungen im verfügenden Teil aufgegeben Maßnahmen wird gewährleistet, dass das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes vor Einwirkungen durch sekundären Luftschall vereinbar ist.

B.4.5.2.3.1 Grundlagen

Sekundärer Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken durch Erschütterungen zu Schwingungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Damit ist sekundärer Luftschall im weiteren Sinne ebenfalls als Verkehrslärm einzuordnen und nach § 41 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen. Auf sekundären Luftschall nicht anwendbar ist hingegen die 16. BImSchV, da die der Verordnung zugrunde liegenden Parameter zur Bestimmung des Beurteilungspegels (Anhang 2 zur 16. BImSchV und Schall 03) die Problematik des sekundären Luftschalls rechnerisch nicht erfassen (BVerwG, Urteil von 21.12. 2010 – 7 A 14/09, juris; Hess VGH, Urteil vom 17.11.2011 – 2C 2165/09.T, juris).

Die Höhe des sekundären Luftschalls ist von den auftretenden Erschütterungen und raumspezifischen Faktoren abhängig. Dies sind Faktoren, die die Emissionen beeinflussen (Zugart, Geschwindigkeit, Häufigkeit), solche, die die Übertragung beeinflussen (Oberbaukonstruktion, Bodenart, Bodenschichten, Grundwasser, Entfernung zwischen Gleisen und Gebäude) und solche, die die Entstehung beeinflussen (Konstruktion des Gebäudes, Zimmereinrichtung).

Es gibt derzeit keine Rechtsnorm, die Grenzwerte für sekundären Luftschall fest schreibt. Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich daher nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Sie bestehen, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Der Grundsatz, schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, gilt auch für Einwirkungen durch sekundären Luftschall aus Eisenbahnverkehr auf Menschen in Gebäuden.

B.4.5.2.3.2 Auswirkungen des laufenden und künftigen Eisenbahnbetriebes

Da sekundärer Luftschall durch Schwingungsanregungen von Wänden entsteht und diese Anregungen wiederum durch die Erschütterungen durch den Eisenbahnbetrieb hervorgerufen werden, stehen Erschütterungen und sekundärer Luftschall technisch in sehr engem Zusammenhang. Dies rechtfertigt eine zueinander korrespondierende Betrachtung und Behandlung beider Immissionen.

Während Verkehrslärm durch das homogene Medium Luft übertragen wird, hängt die Stärke von Erschütterungseinwirkungen aufgrund der Übertragung durch den Boden von vielen Variablen ab (Oberbau, Untergrund, Bedingungen auf dem Übertragungsweg – Grundwasser/ Baugrubenabschlüsse etc. - Eigenschaften des angelegten Gebäudes). Dies gilt entsprechend für sekundären Luftschall. Deshalb kann durch Schutzmaßnahmen vor Erschütterungen auch sekundärer Luftschall bekämpft werden.

Die Nebenbestimmungen zur Abwehr von sekundärem Luftschall orientieren sich daher eng an denen zur Abwehr von Erschütterungen. Zur Begründung der Nebenbestimmungen sei daher zunächst auf Kapitel B.4.5.2.2 verwiesen.

Auch in Bezug auf sekundären Luftschall ist das in § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zum Ausdruck kommende „Verschlechterungsverbot“ zu beachten. Das bedeutet, dass ein sachlich gerechtfertigter Anhaltswert zu finden ist, bei dessen Überschreitung eine signifikante Erhöhung der Vorbelastung dazu führt, dass die Vorhabenträgerin durch im konkreten Einzelfall geeignete Schutzmaßnahmen am Gleis- und/ oder Bahnkörper oder am Ausbreitungsweg/ am zu schützenden Objekt sicherzustellen hat, dass sich die derzeit vorhandene Vorbelastung nicht um mehr als dieses Kriterium erhöht, oder eine Entschädigung für die Zunahme der Immissionen aus sekundärem Luftschall zu leisten hat.

Da es sich bei sekundärem Luftschall um verkehrsinduzierten Lärm handelt, sind die Anhaltswerte für die Zumutbarkeitsschwelle aus den Innenraumpegel der 24. BImSchV abzuleiten unter Berücksichtigung des Schienenbonus, d.h. eine Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14/09, juris; HessVGH, Urteil vom 17.11.2011 – 2C 2165/09.T, juris). Nach der 24. BImSchV betragen die höchstzulässigen Innengeräuschpegel (Mittelungspegel) für Wohnräume 40 dB(A) tagsüber und für Schlafräume 30 dB(A) in der Nacht.

Als Signifikanzkriterium erscheint ein Wert von 3 dB(A) sachgerecht. Bei Vorliegen einer solchen Erhöhung ist anzunehmen, dass sich die derzeit vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöhen wird und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Bei sekundärem Luftschall aus Eisenbahnbetrieb handelt es sich um ein Verkehrsgeräusch im Sinne des § 41 BImSchG. Diese Norm beinhaltet zwar keine direkten Regelungen zum sekundären Luftschall. Aus den Vorschriften zum primären Luftschall, insbesondere § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV, ist jedoch der Wert 3 dB(A) als geeignetes Signifikanzkriterium abzuleiten. Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV führt aus, dass im Falle des § 1 Abs. 2 Nr. 2 (erst) die Differenz des Beurteilungspegels auf ganze dB aufzurunden ist. Das bedeutet im Ergebnis, dass bereits bei einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 2,1 dB(A) das Signifikanzkriterium erfüllt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 – 9 C 2.06, juris). Diese Wertung des Verord-

nungsgebers kann zugunsten der Betroffenen auf den sekundären Luftschall angewendet werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14/09, juris).

B.4.5.2.3.3 Auswertung der erschütterungstechnischen Untersuchung; Vorbehalt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG

Die erschütterungstechnische Untersuchung der Vorhabenträgerin hat sich auch mit dem sekundären Luftschall befasst.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich – wie bei dem Erschütterungsschutz – eine abschließende Entscheidung zu Schutzmaßnahmen vor sekundärem Luftschall vorbehalten (§ 74 Abs. 3 VwVfG), weil erst durch die in dem Kapitel B.4.5.2.2.3 dargestellte Vorgehensweise bestmöglicher Immissionsschutz gewährleistet werden kann. Sie wird, wie in den Nebenbestimmungen des verfügenden Teils beschrieben, mit dem Eingang der entsprechenden Planunterlagen der Vorhabenträgerin ein ergänzendes Verfahren nach dem Verwaltungsverfahrenrecht durchführen, abschließend entscheiden und ihre Entscheidung nach den gesetzlichen Vorschriften nach außen bringen.

B.4.5.2.4 Elektromagnetische Felder

Das Vorhaben ist mit dem Schutz vor elektrischen und magnetischen Feldern vereinbar.

Die Vorhabenträgerin erklärt auf die zugehörigen Einwendungen, bei einer elektrifizierten Strecke würden die Grenzwerte der 26. BImSchV (300µT) erheblich unterschritten. Da es sich um niederfrequente Felder handele, sei eine Gefährdung auszuschließen. Eine Erhöhung der Blitzeinschlaggefahr in Hochspannungsleitungen sei ihr nicht bekannt.

Das EBA hat gegen die Planung der elektrischen Anlagen keine Bedenken.

Bei der bestehenden Bahnlinie handelt es sich um eine zweigleisige elektrifizierte Bahnstrecke. Eine Elektrifizierung ist ebenso für die im Rahmen des Ausbauvorhabens geplanten zusätzlichen Gleisanlagen vorgesehen.

Bei elektrischen Bahnen mit Oberleitung wird den Verbrauchern (Lokomotiven, Triebzügen) die elektrische Energie über sog. Kettenwerke, bestehend aus dem Fahrdraht und dem Tragseil, zugeführt; parallel dazu verlaufen oftmals Speise- und Verstärkungsleitungen. Von den Oberleitungsanlagen der Bahn gehen Emissionen in Form von elektrischen als auch von magnetischen Feldern aus. Sie werden unter dem Oberbegriff „elektromagnetische Felder“ zusammengefasst und öffentlich vielfach als „Elektrosmog“ bezeichnet.

Beurteilungsgrundlage für die Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf den Menschen bildet die 26. BImSchV. Diese Verordnung enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder. Unter § 1 Abs. 2 Nr. 2 b der 26. BImSchV werden die Bahnstromoberleitungen als zu klassifizierende Niederfrequenzanlagen ausdrücklich benannt. In § 3 der Verordnung werden Anforderungen bei zu errichtenden und zu betreibenden Niederfrequenzanlagen beschrieben und mit Verweis auf Anhang 2 der Verordnung die Einhaltung bestimmter Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte im Einwirkungsbereich in Gebäuden oder auf Grundstücken, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, gefordert.

Mit Einführung der 26. BImSchV hat das Eisenbahn-Bundesamt der Deutschen Bahn AG aufgegeben, für bestehende und geplante Anlagen der Deutschen Bahn AG, die elektromagnetische Felder emittieren, eine Nachweisführung i. S. v. §§ 3, 5 der 26. BImSchV zu erbringen. Zur Nachweisführung der Grenzwerteinhaltung an 15-kV-Oberleitungsanlagen hat die Deutsche Bahn AG dem Eisenbahn-Bundesamt einen Untersuchungsbericht (Bericht Nr. 51533 vom 08.06.1998, 26. BImSchV, Nachweis der Grenzwerteinhaltung an 15-kV-Oberleitungsanlagen, Deutsche Bahn AG, Forschungs- und Technologie-Zentrum München BT 412) vorgelegt. Im Ergebnis wird die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV für den gesamten Bereich der Bahnoberleitungen bestätigt, so dass es einer speziellen Einzelnachweisführung auch bei der vorliegenden Ausbaustrecke nicht bedarf.

Nach Auswertung von einschlägigen Fachberichten und Untersuchungen kann als sicher angenommen werden, dass durch die im elektrischen Bahnbetrieb entstehenden elektrischen und magnetischen Felder gesundheitliche Beeinträchtigungen

bei Realisierung des antragsgegenständlichen Ausbauvorhabens nach dem derzeitigen medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnisstand nicht zu befürchten sind.

Auch die mit Strahlenschutz befassten Kommissionen und die höchstrichterliche Rechtsprechung halten die Grenzwerte der 26. BImSchV für angemessen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes sind die Grenzwerte nicht zu hoch angesetzt (Gerichtsbescheid vom 21.09.2010 – 7 A 7.10, juris). Sie entsprechen zudem den Grenzwertempfehlungen der Internationalen Kommission zum Schutz vor nichtionisierenden Strahlen (BVerwG a.a.O.). Auch die Strahlenschutzkommission des Bundes hält die Grenzwerte für nicht überholt (BVerwG ebd.). Das Bundesverfassungsgericht hat zu dem ähnlich gelagerten Problem der Belastung durch Hochfrequenzanlagen festgestellt, dass sich aus der staatlichen Schutzpflicht des Art 2 Abs.1 Satz 1 GG keine Verpflichtung des Gesetzgebers ergibt, den Schutz vor Immissionen über die Grenzwerte der 26. BImSchV hinaus zu verschärfen (Beschlüsse vom 24.01.2007, - 1 BvR 382/05 – und vom 24.01.2007 – 1 BvR382/05 -, juris). Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat in einer Entscheidung vom 03.07.2007 festgestellt, dass eine Verletzung von Grundrechten der Konvention durch die Anwendung der Grenzwerte der 26. BImSchV nicht erkennbar ist (- 32015/02-, juris).

Die 26. BImSchV trifft keine Regelungen hinsichtlich der Auswirkungen von elektromagnetische Felder emittierenden Anlagen auf Sachgüter. Im Untersuchungsbericht wird folglich darauf hingewiesen, dass die vorgenommenen Berechnungen unter Zugrundelegung gleichzeitig auftretender, maximal zulässiger Dauerströme unter worst-case-Gesichtspunkten nur zum Nachweis der Grenzwerteinhaltung gemäß der 26. BImSchV dienen; diese Maximalwerte entsprächen auch nicht der betrieblichen Realität. Insofern seien die errechneten und in Diagrammen dargestellten Werte nicht heranzuziehen für Aussagen zur Beeinflussung technischer Einrichtungen (parallellaufende Kabel, EDV-Anlagen und Monitoren, medizinische und wissenschaftliche Apparate etc.).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich in ihrer Abwägung der Beurteilung der Vorhabenträgerin an, wonach die derzeitige und künftige Belastung für Sachgüter als umweltverträglich eingestuft und deshalb auch besondere Schutzauflagen, die

über die den Regeln der Technik entsprechenden Gestaltung der Oberleitungen einschließlich der vorgesehenen Verstärkungsleitungen hinausgehen, für nicht erforderlich gehalten werden.

B.4.6 Unterrichtungspflichten

Die Unterrichtungspflichten sind erforderlich, um eine sichere und den Belangen der öffentlichen Versorgung vereinbaren Bauabwicklung sicherzustellen. Sie ermöglichen dem Eisenbahn-Bundesamt weiterhin die erforderlichen Kontrollen.

B.4.7 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Die Nebenbestimmungen und Auflagen sind zum Schutz des Wasserhaushalts erforderlich. Eine Beeinträchtigung der Oberflächengewässer und des Grundwassers sind bei Einhaltung der Nebenbestimmungen nicht zu befürchten. Der Vollzug wird durch die Umweltfachliche Bauüberwachung sichergestellt.

B.4.8 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Nebenbestimmungen wurden durch die Untere und Höhere Landschaftsbehörde in das Verfahren eingebracht. Sie sind notwendig, um die Wirksamkeit der von der Vorhabenträgerin geplanten Maßnahmen sicherzustellen und haben teilweise klarstellenden Charakter. Soweit die Einsetzung einer Ökologischen Bauüberwachung gefordert wurde, wird auf die Nebenbestimmung zur Umweltfachliche Bauüberwachung verwiesen, die ein umfangreiches, umweltbezogenes Überwachungskonzept umsetzt, das mit der Deutschen Bahn AG abgestimmt wurde.

B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Nebenbestimmungen erweisen sich zur Abwehr von Gefahren für den Boden, das Grundwasser und die Allgemeinheit als erforderlich und wurden von den Fachbehörden gefordert. Sie erlegen der Vorhabenträgerin keine unverhältnismäßigen Lasten auf. Diese hat den Forderungen im Verfahren zugestimmt.

B.4.10 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes sind nicht betroffen. Die Grenzwerte für den Außenbereich werden im Kaisergarten eingehalten. Bauliche Eingriffe in diesen Denkmalsbereich erfolgen nicht. Durch die Nebenbestimmung wird sichergestellt, dass im Bauverlauf aufgefundene Bodendenkmäler gesichert, ausgewertet und geborgen werden können.

B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz

Grundsätzlich gilt, dass Eisenbahninfrastrukturen für alle Verkehrsformen nutzbar sind, also für Personen- und Güterverkehr. Auch was die Art der beförderten Güter anbelangt, gibt es in Deutschland keine Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung von Eisenbahntrassen. Die Strecke 2270 ist eine zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnstrecke mit Personen- und Güterverkehr. Als Güterverkehrsstrecke steht sie, wie auch andere Eisenbahnstrecken in Oberhausen und in ganz Deutschland, bereits heute zum Transport gefährlicher Güter zur Verfügung. Die Verknüpfung des Überseehafens Rotterdam mit dem Industrie- und Wirtschaftsraum Ruhrgebiet bedingt regelmäßig Gefahrguttransporte mit unterschiedlichstem Gefährdungspotential. Die von den bestehenden zweigleisigen Strecken ausgehenden Gefahren entsprechen dabei weitgehend denen der beantragten dreigleisig ausgebauten Strecke. Die Unfallszenarien, mit denen auf einer zweigleisig betriebenen Güterverkehrsstrecke gerechnet werden muss, unterscheiden sich nicht von Unfallszenarien auf einer dreigleisigen Strecke (Kollisionen, Zugentgleisungen, Bahnübergangsunfälle, Personenunfälle, Fahrzeugbrände, Freisetzung gefährlicher Güter etc.).

Zwei Aspekte des dreigleisigen Ausbaus bedingen eine Verringerung des Brand- und Katastrophenschutzes:

- Zunahme von Gefahrgutverkehren und damit Zunahme des Risikos eines Gefahrgutunfalls und
- Einschränkung der Zugänglichkeit durch Bau von Lärmschutzwänden.

Dem gegenüber stehen:

- die Beseitigung der Bahnübergänge und

- die Umsetzung eines Zuwegungskonzeptes als sicherheitssteigernde Maßnahmen des dreigleisigen Ausbaus, welche eine Verbesserung des Brand- und Katastrophenschutzes bewirken.

Zunahme von Gefahrgutverkehren

Durch den Ausbau des Hafens Rotterdam sind erhebliche Steigerungsraten der Güterverkehrsmengen zu erwarten, welche bevorzugt über Binnenschiffe und den Schienenweg im Hinterland verteilt werden sollen. Der Ausbau des Hafens dient in erster Linie dem Containerumschlag. Ziel der Hafenerweiterungen ist die gleichzeitige Abfertigung mehrerer übergroßer Hochseecontainerschiffe. Mit der Zunahme des Güterzugverkehrs ist zwar grundsätzlich auch eine Zunahme an Gefahrgutverkehren zu erwarten, der Anteil der Gefahrgutverkehre am gesamten Güterverkehr dürfte angesichts der angestrebten Steigerung des Containerumschlags aber eher sinken.

Andererseits kommt es zu einer Verlagerung von Gefahrgutverkehren auf die Strecke Emmerich - Oberhausen durch die Umsetzung des niederländischen Konzeptes "Basisnetz", nach dem die Beförderung gefährlicher Güter in den Niederlanden auf bestimmte Strecken, insbesondere die niederländische Betuweroute, konzentriert wird. Bereits seit Eröffnung der Betuweroute in den Niederlanden ist eine Verlagerung festzustellen.

Ein Zuwachs der Gefahrgutverkehre bedingt einen Anstieg des Risikos für Gefahrgutunfälle. Die Unfallszenarien, also die Ausmaße und Folgen eines Unfallereignisses, bleiben jedoch auch bei einer Zunahme der Gefahrguttransporte gleich.

Einschränkung der Zugänglichkeit

Allein durch den Neubau eines oder mehrerer zusätzlicher Streckengleise einschließlich der Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik und Oberleitungsanlagen entstehen keine neuen Gefahren und Risiken. Auch die übrigen Neubauten, Ergänzungen und Änderungen, wie der Neubau der Straßen- und Eisenbahnüberführungen, die Entwässerungsanlagen, die Lärmschutzwände etc. sind nicht so beschaffen, dass von ihnen neue, bisher nicht dagewesene Gefahren ausgehen. Allerdings wird durch die Errichtung von Lärmschutzwänden die Zugänglichkeit der Strecke re-

duziert, insofern können Rettungs- und Gefahrenabwehrmaßnahmen der Feuerwehr und des Katastrophenschutzes bei gefährlichen Ereignissen, Unfällen und Havarien im Gleisbereich durch Lärmschutzwände erschwert werden.

Die Erschwernisse der Gefahrenabwehr durch Lärmschutzwände wiegen umso schwerer, da die Lärmschutzwände im Bereich der verdichteten Wohnbebauung errichtet werden, also in den Bereichen, in denen der Gefahrenabwehr eine besonders hohe Bedeutung zukommt. Allerdings werden im vorliegenden Abschnitt nur Lärmschutzwände mit einer Länge von 170 m errichtet, so dass die befürchteten Erschwernisse für den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht zu erwarten sind. Eine weitere Lärmschutzwand von 250 m Länge wird im Wege eines Planergänzungsverfahrens beantragt. Die Ausgestaltung dieser Wand wird im Verfahren zur Planergänzung festgelegt.

Beseitigung der Bahnübergänge

Die Bahn zählt zu den sichersten Verkehrsmitteln und weist erheblich weniger Gefahrenpotentiale als z.B. der Straßenverkehr auf. Im Eisenbahnbereich ist die Anwendung des Fail-Safe-Prinzips sehr ausgeprägt. Das bedeutet, dass Mensch und Technik ein System bilden, in welchem technisches Versagen und menschliches Fehlverhalten mit Hilfe der Technik aufgehoben werden. Im Bereich der Bahnübergänge tritt neben der Einheit von Bediener und Technik der Straßennutzer hinzu. Eine konsequente Umsetzung des Fail-Safe-Prinzips würde die Leistungsfähigkeit eines Bahnübergangs stark beschränken, deshalb ist das Fail-Safe-Prinzip hier nicht schlüssig anwendbar. Ein großer Teil der Unfälle im Bahngeschehen ereignen sich daher im Bereich von Bahnübergängen, zudem sind Unfälle am Bahnübergang oft besonders schwer. Insofern wird durch die Beseitigung der Bahnübergänge das Unfallrisiko stark verringert.

Umsetzung eines Rettungswegkonzeptes

Im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus wird, erstmalig an dieser Strecke, ein Sicherheits- und Rettungskonzept umgesetzt. Grundlage dieses Konzeptes ist die Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG". Durch die Errichtung der in dieser

Vorschrift festgelegten Wege wird sichergestellt, dass von jeder Stelle des Schienenweges zur Selbstrettung der Fahrgäste und des Zugpersonals ein sicherer Bereich erreicht werden kann. Zur Selbst- und Fremdrettung wird der Gleisbereich über Zugänge und Zufahrten an öffentliche Straßen angebunden. Die im Rettungswegkonzept enthaltenen Anbindungen an das öffentliche Straßennetz bieten in einem gewissen Umfang auch Möglichkeiten zur Abwehr von Gefahren, welche die Umgebung der Strecke bedrohen, die so bisher nicht bestehen.

Zu den Forderungen der Feuerwehr Oberhausen ergehen die folgenden Entscheidungen:

Niederländische Standards

Die Stadt Oberhausen fordert, die Notfall- und Sicherheitskonzepte dem bereits auf niederländischem Gebiet umgesetzten Standard anzupassen und mit der Feuerwehr Oberhausen abzustimmen.

Seitens der Vorhabenträgerin wird erwidert, dass die Bahnanlagen nach geltendem Recht und anerkannten Regeln der Technik in Deutschland geplant seien - dies gelte genauso für sicherheitsrelevante Aspekte. Die selektive Anwendung von niederländischem Recht zur Umsetzung von vordergründig weiterreichenden Sicherheitsstandards sei nicht möglich.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Übertragung niederländischer Vorschriften auf deutsche Vorhaben ist weder zulässig noch sachgerecht. Die niederländische Betuweroute unterscheidet sich als Neubaustrecke in vielerlei Hinsicht von der deutschen Ausbaustrecke Oberhausen - Emmerich. Die Konzeptionen und Sicherheitsstrategien der Niederlande im Verkehrswesen, in der Raumordnung und im Katastrophenschutz unterscheiden sich grundsätzlich von denen in Deutschland ebenso wie die daraus resultierenden gesetzlichen Vorschriften und Festlegungen.

Erdungsschalter

Die Feuerwehr der Stadt Oberhausen hält handbetriebene Erdungsschalter nach niederländischem Vorbild in ausreichender Anzahl für erforderlich.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass handbetriebene Erdungsschalter nach niederländischem Vorbild in der Bundesrepublik Deutschland rechtlich nicht zulässig seien. Die Ausschaltung der Oberleitung erfolge zentral innerhalb weniger Minuten. Die Bahnerdung der ausgeschalteten Oberleitung werde dann durch den Notfallmanager durchgeführt.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Handbetriebene Erdungsschalter nach niederländischem Vorbild sind in Deutschland nicht zulässig. Die Erdung der Oberleitung erfolgt im Bereich der freien Strecke, sofern notwendig, durch Erdungsstangen. Der Einsatz der Erdungsstangen ist streng reguliert. Erdungsstangen können unter bestimmten Voraussetzungen der Feuerwehr zur Ausrüstung mit eisenbahnspezifischem Gerät zur Verfügung stehen. Eine Bereitstellung von Erdungsstangen im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses ist nicht möglich.

Zugänglichkeit

Die Feuerwehr der Stadt Oberhausen fordert für die Durchführung von gezielten Rettungs- und/ oder Löschmaßnahmen die dauerhafte Sicherstellung eines ungehinderten Zugangs für die Feuerwehr Oberhausen auf den Gleiskörper im Verlauf der BETUWE Route im Stadtgebiet Oberhausen; dies schließe die Herstellung erforderlicher Zufahrten für Einsatzfahrzeuge ein.

Die Vorhabenträgerin erwidert die uneingeschränkte Zugänglichkeit sei nach den geltenden Richtlinien und den anerkannten Regeln der Technik gewährleistet.

Entscheidung

Seitens der Vorhabenträgerin wurde ein Rettungswegkonzept für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 entwickelt. Unabhängig von Änderungen des Sicherheitskonzeptes durch einen Planfeststellungsergänzungsbeschluss wird durch die Umsetzung des Zuwegungskonzeptes, das die Anforderungen der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienen-

wegen nach AEG" erfüllt, die Zugänglichkeit der Gleisanlagen verbessert und sichergestellt.

Neben den Zuwegungen des Rettungswegkonzeptes finden sich im PFA 1.1 nahezu durchgehend entlang der Strecke parallel geführte Straßen und Wege, deren Abstand zu den Gleisen unter 50 m liegen. Diese Straßen und Wege sind nicht als Rettungszufahrten ausgelegt, Wende- und Begegnungsflächen fehlen:

- Gleisparalleler Weg im Bahnbetriebsgelände, zu erreichen über Duisburger Straße / Bahnübergang "Bw-Zufahrt", km 0,760 rdB (rechts der Bahn)
- Gleisparalleler Weg auf Bahngelände zur Erschließung von Kleingärten, Gewerbe IdB (links der Bahn)
- Am Kaisergarten rdB
- Zum Eisenhammer IdB
- Fuß- und Radweg zwischen Zum Eisenhammer und Lindnerstraße IdB
- Parkplatz Niederrheinstadion IdB
- Fuß- und Radweg zwischen Emscher und A42 rdB
- Rothofstraße IdB
- Neue Straße Bahnübergangsersatzmaßnahme Rosastraße

Zusammen mit den Zuwegungen des Sicherheitskonzeptes ist damit eine gute Zugänglichkeit der Strecke im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.1 gegeben.

Zuwegungsabstand

Es werden von der Stadt Oberhausen keine Forderungen zum Zuwegungsabstand erhoben, ausgenommen von den Notausgangstüren in den Lärmschutzwänden, die in einem Abstand von max. 200 m eingerichtet werden sollen. Seitens der Feuerwehr wurden im Verfahren keine Forderungen zum Zuwegungsabstand eingebracht, es wurden auch keine zusätzlichen Zuwegungsstellen benannt.

Gestaltung der Zugänge

Die Feuerwehr Oberhausen stellt dar, dass von der öffentlichen Verkehrsfläche insbesondere für die Einsatzkräfte der Feuerwehr geradlinige Zu- und Durchgänge erforderlich seien. Die Zu- und Durchgänge müssten mindestens 2,50 m breit sein und die lichte Durchgangshöhe müsse mindestens 2 m betragen.

Die Vorhabenträgerin legt dar, dass die Zu- und Durchgänge von öffentlichen Verkehrswegen ans Gleis - soweit möglich - geradlinig und auf direktem Weg geplant seien. Die Durchgangsbreite von 1,60 Metern erlaube einen Begegnungsverkehr und sei daher ausreichend dimensioniert.

Entscheidung

Hinsichtlich Geradlinigkeit und Durchgangshöhe liegen keine Differenzen vor. Die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Breite der Zu- und Durchgänge von 1,60 m liegt deutlich über den Mindestmaßen der DIN 14090. Sie entspricht den durch die Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" geforderten Maßen. Die in der Richtlinie geforderte Breite entspricht wiederum den Anforderungen für Geh- und Fluchtwege in Personenbahnhöfen.

Die Notwendigkeit zur Heranführung von Arbeits- und Rettungsgerät entgegen der Fluchtrichtung ist in jedem Fall gegeben, insofern ist die Breite von 1,60 m als angemessen einzustufen. Begegnungen von Einsatztrupps können in der Regel durch Drehung mit seitwärtigem Gang erfolgen. Darüber hinaus ist in vielen Bereichen zumeist auch eine Nutzung benachbarter Flächen möglich.

Zufahrten

Die Feuerwehr fordert die Errichtung von Zufahrten/Durchfahrten entsprechend § 5 BauO NW, sofern Gleiskörper weiter als 50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegen.

Die Vorhabenträgerin äußert sich nicht.

Entscheidung

Neben den Zuwegungen des Rettungswegkonzeptes finden sich im PFA 1.1 nahezu durchgehend entlang der Strecke parallel geführte Straßen und Wege, deren Abstand zu den Gleisen unter 50 m liegen. Diese Straßen und Wege sind nicht als Rettungszufahrten ausgelegt, Wende- und Begegnungsflächen fehlen. Öffentliche Verkehrsflächen sind auch Rad- und Fußwege, die nicht als Zufahrten ausgebaut sind. Insofern ist die Forderung von Zufahrten/Durchfahrten bei Entfernungen über

50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche zu allgemein und ungenau. Ein Ziel dieser Forderung ist offenbar die Beschränkung der Fußwege, welche sich aus dem gleisparallelen Abschnitt vom Ereignisort bis zur Anbindung der Zuwegung und der Länge des Zugangs von der Anbindung der Zuwegung bis zur Zufahrt zusammensetzen. Grundsätzlich werden durch die Anwendung der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" die Fußwege begrenzt, der Spielraum bleibt aber groß, da hier immer eine an die Örtlichkeit angepasste Einzelplanung zu betrachten ist.

Zufahrten und Wendanlagen sind entsprechend den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAS 06" zu planen. (Hinweis: Die EAE 85/95 ist 2007 durch die "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAS 06" der FGSV ersetzt worden.)

Öffnen von Sperrvorrichtungen

Die Feuerwehr fordert, dass Sperrvorrichtungen sich mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223 öffnen lassen müssen.

Entscheidung

Die Zuwegungen dienen als Rettungswege für Einsatzkräfte der Feuerwehr vom öffentlichen Raum in den Gleisbereich. Insofern muss sichergestellt sein, dass die Sperrvorrichtungen von den Einsatzkräften mit den für Feuerwehren gebräuchlichen Schlüsseln geöffnet werden können. Allerdings stellt ein Zutritt oder eine Einfahrt in den Gleisbereich durch Unbefugte eine erhebliche Gefährdung des Eisenbahnverkehrs dar, dies könnte durch den Gebrauch eines weniger gebräuchlichen Schlüssels erschwert werden.

Eine entsprechende Nebenbestimmung wird in den Beschluss aufgenommen. Sperrvorrichtungen im Bereich der Zuwegungen müssen sich mit feuerwehrrüblichem Gerät (Dreikant) öffnen lassen. Bei Sperrvorrichtungen, die den Zutritt oder die Zufahrt des unmittelbaren Gleisbereiches verhindern, kann von dieser Regelung abgesehen werden, sofern sichergestellt ist, dass die Einsatzkräfte des Brand- und Katastrophenschutzes hierüber unterrichtet sind und über die erforderlichen Schlüssel verfügen. Der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Fall eine entsprechende

Zustimmung der örtlich zuständigen Feuerwehr vorzulegen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird in den Beschluss aufgenommen.

Bauzeit

Die Feuerwehr weist daraufhin, dass die Straßen für Brandschutz- und Rettungsdienstfahrzeuge jederzeit befahrbar sein sollen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass während der Bauzeit alle Baumaßnahmen mit der Kommune abgestimmt würden, so dass die Kommune in die Lage versetzt werde, das Rettungskonzept laufend unter Berücksichtigung der Einhaltung der Einsatzreaktionszeiten anzupassen. Im Übrigen gelte, dass die Straßen lediglich im Rahmen des Gemeingebrauchs genutzt würden; im Falle eines heraneilenden Rettungsfahrzeuges würden z. B. die Straßen unverzüglich von Baufahrzeugen verlassen werden.

Entscheidung

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben das Sicherheitskonzept zu überarbeiten. Im Rahmen der Überarbeitung ist auch ein Zuwegungskonzept für die Bauzeit zu erstellen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird in den Beschluss aufgenommen.

Aufstell- und Bewegungsflächen

Seitens der Feuerwehr Oberhausen wird gefordert, für material- und/oder personalintensive Einsätze Aufstell-, Bewegungs- und Wendeflächen als auch Bereitstellungsräume für die Einsatzfahrzeuge vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin nimmt hierzu nicht Stellung.

Entscheidung

Durch die Anlage der Zufahrten entsprechend der einschlägigen Vorschriften und Empfehlungen (Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG", DIN 14090, RAST 06) wird sichergestellt, dass vorhabensbezogene Aufstell-, Bewegungs- und Wendeflä-

chen angelegt werden. Die Anlage von generellen Aufstell-, Bewegungs- und Wendeflächen ist, ebenso wie die Bereitstellung von Räumen für Einsatzfahrzeuge, Sache des allgemeinen Brand- und Katastrophenschutzes.

Lärmschutzwände

Türabstand

Die Feuerwehr Oberhausen fordert die Installation von Notausgangstüren in den Lärmschutzwänden in einem Abstand von max. 200 m.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Forderung nach einem pauschalen Maximalabstand von Notausgangstüren in Schallschutzwänden nicht mit der Präzision der Planung vereinbar sei, da eine exakte Regelmäßigkeit von Notausgangstüren im Abstand von 200 Metern z. B. durch Zwangspunkte durch Kreuzungsbauwerke, Haltepunkte oder andere örtliche Gegebenheiten nicht sinnig erscheine. Die rechtlich geforderten Mindestabstände von Zuwegungen und ggf. Notausgangs- bzw. Rettungstüren in den Schallschutzwänden würden eingehalten.

Entscheidung

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschluss ist hierüber keine Entscheidung zu treffen. Im PFA 1.1 ist lediglich ein 170 m langer Abschnitt einer Lärmschutzwand vorgesehen. Die Lärmschutzwand hat eine Gesamtlänge von 910 m und befindet sich überwiegend im Planfeststellungsabschnitt 1.2 Oberhausen-Sterkrade. Die Länge des im PFA 1.1 befindlichen Abschnitts der Lärmschutzwand liegt unter 200 m und damit unterhalb des von der Feuerwehr eingeforderten Minimalabstands für Notausgangstüren. Der anschließende Lärmschutzwandabschnitt im PFA 1.2 kann über die parallel geführte neue Straße der Bahnübergangsersatzmaßnahme Rosastraße erreicht werden, so dass an dieser Stelle keine Vorfestlegungen hinsichtlich der Minimalabstände für Notausgangstüren erfolgt.

Notausgangstüren in Lärmschutzwänden

Die Stadt stellt eine Reihe von Forderungen hinsichtlich der Beschaffenheit der Notausgangstüren in Lärmschutzwänden auf:

- Öffnen der Türen von der Gleisseite
- Öffnen der Türen von der gleisabgewandten Seite
- Lichte Breite und Höhe der Türen
- Kennzeichnung der Türen
- Lage der Notausgangstüren bei mehreren Lärmschutzwänden

Im Planfeststellungsabschnitt 1.1 sind keine Notausgänge in der Lärmschutzwand vorgesehen, daher ist zur Ausgestaltung der Notausgänge keine Entscheidung zu treffen.

Sonstige Öffnungen

Um im Brand- und/oder Gefahrenfall unverzüglich Löschmittel - Wasser bzw. Schaum – an der Einsatzstelle zur Verfügung zu haben, fordert die Feuerwehr Oberhausen in den Lärmschutzwänden in einem Abstand von max. 100 m verschließbare Klappen mit einer lichten Größe von mind. 0,9 m x 0,9 m.

Die Vorhabenträgerin äußert sich nicht.

Entscheidung

Die Forderung wird für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt zurückgewiesen. In begründeten Einzelfällen, beispielsweise in der Nähe eines Hydranten, kann es sinnvoll sein zusätzliche Öffnungen vorzusehen. Eine Öffnung im Abstand von rund 100 m vom Beginn des im PFA 1.1 gelegenen Lärmschutzwandabschnitts läge am Rand einer landwirtschaftlich genutzten Fläche ohne jede Infrastruktur. Seitens der Feuerwehr Oberhausen wurden keine Stellen bezeichnet, an denen der Einbau zusätzlicher Öffnungen zur Unterstützung eines Einsatzes hilfreich wäre. Abweichende Entscheidungen in anderen Planfeststellungsabschnitten bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Gleisparallele Flucht- und Rettungswege

Die Feuerwehr der Stadt Oberhausen fordert, dass die parallel an den Gleisen verlaufenden Rettungswege eine ausreichende Breite aufweisen, in Anlehnung an die im § 5 Bauordnung NRW geregelte Breite für Zu- und Durchgänge mindestens 1,25 m.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die in den Planunterlagen dargestellten Rettungswege mit einer Breite von 0,80 m den tatsächlich befestigten Bereich eines Weges neben dem Gleis beschreiben. Diesem könne ein lichter Bereich zugerechnet werden, der sich aus dem gesetzlich geforderten freizuhalten Lichtraum zuzüglich einem Sicherheitsraum ergäbe, der für den laufenden Betrieb erforderlich sei. Die Feuerwehr werde diese Randwege jedoch, im Gegensatz zum Bahnpersonal, nur bei ruhendem Bahnbetrieb nutzen. Den Einsatzkräften stehe über die 0,80 m breiten Rettungswege hinaus demnach ein breiteres Lichtraumprofil zur Nutzung zur Verfügung, weshalb der tatsächliche Bewegungsraum größer als 0,80 m breit sei.

Entscheidung

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Breite der Flucht- und Rettungswege entspricht der Mindestanforderung für Flucht- und Rettungswege im Bauwesen. Eine weitergehende Dimensionierung ist nicht erforderlich, da die Nutzung als Flucht- und Rettungsweg bei ruhendem Bahnbetrieb erfolgt und den flüchtenden Reisenden und Einsatzkräften insofern ein breiteres Lichtraumprofil zur Verfügung steht.

Ausrüstung der Feuerwehr

Ausstattung der Feuerwehr

Die Feuerwehr fordert, dass die feuerwehrtechnische Ausstattung der Feuerwehr Oberhausen je nach Einsatzszenario individuell zu ergänzen bzw. durch die DB-AG zu beschaffen und zu unterhalten sei.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Aufstellung und Ausrüstung von Feuerwehren gemäß dem FSHG den jeweiligen Gemeinden und Kreisen obliege. Seitens der DB AG sei gemäß der Vereinbarung mit den Innenministerien der Länder einmalig eisenbahntypisches Gerät finanziert und den Feuerwehren bzw. Kommunen zur Verfügung gestellt worden.

Entscheidung

Über die Bereitstellung von eisenbahnspezifischem Gerät kann im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nicht entschieden werden. Anknüpfungspunkt für eine Entscheidung in Hinblick auf die Ausstattung der Feuerwehr im vorliegenden Be-

schluss muss die Festsetzung von baulichen Anlagen im Gleisbereich sein. Zu möglichen Verpflichtungen der DB AG im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht gemäß § 4 Abs. 3 AEG werden vorliegend ausdrücklich keine Entscheidungen getroffen.

Bereitstellung von Draisinen / Zweiwegefahrzeugen

Die Feuerwehr fordert die Bereitstellung von Draisinen und Zweiwegefahrzeugen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Aufstellung und Ausrüstung von Feuerwehren gemäß dem FSHG den jeweiligen Gemeinden und Kreisen obliege. Seitens der DB AG sei gemäß der Vereinbarung mit den Innenministerien der Länder einmalig eisenbahntypisches Gerät finanziert und den Feuerwehren bzw. Kommunen zur Verfügung gestellt worden.

Entscheidung

Die Bereitstellung von Draisinen ist grundsätzlich abzulehnen, da ein Missbrauch oder ein betriebswidriger Einsatz mit unabsehbaren Folgen für Eisenbahnverkehr und Bahnanlieger nicht ausgeschlossen werden könnte. Ebenso kritisch ist der Einsatz von Kombifahrzeugen durch bahnfremde Personen zu beurteilen. Alternativ ist zum Transport von verletzten Personen und/oder zum Transport von Einsatzgeräten der Einsatz von Rollpaletten vorzusehen. Rollpaletten gehören zur eisenbahnspezifischen Ausrüstung der Feuerwehr. Über die Bereitstellung von Rollpaletten ist im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nur zu entscheiden, wenn sie im Gleisbereich vorgesehen ist (Rollpaletteneinhausung). Die Bereitstellung von Rollpaletten in Gleisnähe ist bei besonders großen Zuwegungsabständen (> 2.000 m) vorgesehen. Im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.1 werden Zuwegungsabstände von 400 bis maximal 1.250 m realisiert. Darüber hinaus sind durch nahegelegene Straßen und Wege weitere Zugangsmöglichkeiten gegeben. Daher ist im Planfeststellungsabschnitt 1.1 eine Bereitstellung von Rollpaletten im Gleisbereich nicht angezeigt.

Löschwasser

Die Stadt Oberhausen fordert eine Versorgung mit Löschwasser (mind. 6000 l/min) in Nähe der Notausgangstüren, soweit die Löschwasserversorgung an den einzelnen Versorgungspunkten nicht anderweitig sichergestellt werden kann.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass gemäß dem Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung (FSHG) die Zuständigkeit für die Sicherstellung der den örtlichen Verhältnissen angepassten Löschwasserversorgung bei den Gemeinden liege.

Entscheidung

Es gibt keine gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Bereitstellung von Löschwasser an Schienenwegen außerhalb von Tunnelanlagen. In begründeten Einzelfällen ist die Festlegung von Löschwasseranlagen im Rahmen des Zulassungsverfahrens nach § 18 AEG zu prüfen.

Die Brandgefahr einer Eisenbahnstrecke setzt sich aus der Brandgefahr der Eisenbahninfrastruktur, des Eisenbahnbetriebs und der über die Eisenbahn transportierten Gütern zusammen. Die Eisenbahninfrastruktur ist, mit Ausnahme von Kabelanlagen und bewachsenen Böschungen, nicht brennbar. Kabelbrände sind selten und in der Regel nicht mit offenem Feuer verbunden, ein Übergriff des Brandes auf benachbarte Anlagen kann weitgehend ausgeschlossen werden. Böschungsbrände sind häufiger, sie entstehen durch Funkenflug und können auch die Umgebung bedrohen. Durch die nicht entflammbare Gleisanlage bleiben dagegen kleine und mittlere Zugbrände, die durch Überhitzung im Eisenbahnbetrieb entstehen (Lokbrand, Heißläufer), in der Regel weitgehend auf den Gleisanlagen isoliert.

Grundsätzlich verfügen Ansiedlungen in der Nachbarschaft von Eisenbahnstrecken über eine eigene Löschwasserversorgung. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass Brände benachbarter Anlagen, die durch Zugbrände oder Funkenflug ausgelöst werden, in der Regel mit der ortsüblichen Löschwasserbevorratung angemessen abgewehrt werden können.

Im Bereich von Tunneln sind Brände auch ohne Beteiligung von gefährlichen Stoffen wegen der Rauchgasentwicklung, der Gefahr des Bauwerksversagens durch Überhitzung und der möglichen Kaminwirkung als sehr viel gefährlicher einzustufen, daher wird in langen Tunneln eine eigene Löschwasserversorgung vorgesehen.

Die Brandgefahr von regelgerecht transportierten Gütern ist ebenfalls als gering einzustufen, auch der Transport von gefährlichen Gütern wird durch vielfältige Vorkehrungen und Regelungen gesichert.

Dennoch führen die besonderen Merkmale des Güterfernverkehrs, insbesondere der Transport leicht entzündlicher Güter, die massiven Schäden bei Aufprallen oder Entgleisungen, die ausgedehnten Unfallräume, der gleichzeitige Transport von Gütern dazu, dass verschiedene Vorgehensweise zur Gefahrenabwehr erforderlich werden. Die erschwerten Rahmenbedingungen (Rettungsmaßnahmen im unmittelbaren Bereich einer unter Spannung stehenden Stromleitung) führen dazu, dass durch Störungen, Fehlverhalten und Unfälle die Brandgefahr schnell erhebliche Ausmaße annehmen kann.

Eine Löschwasserversorgung von Verkehrswegen ist in Deutschland nicht vorgesehen, vielmehr orientiert sich die Löschwasserversorgung am Schutzbedarf eines Gebietes oder eines Objektes. Weder die regelmäßige Nutzung eines Verkehrsweges für Gefahrguttransporte, noch die Nähe des Verkehrsweges zu bewohnten Gebieten sind Kriterien zur Bereitstellung von Löschwasser bei Planung, Bau oder Erweiterung eines Verkehrsweges. Die Löschwassergrundversorgung richtet sich nach der Nutzung eines Gebiets als Wohn-, Gewerbe- oder Industriegebiet und an der Gefahr der Brandausbreitung, etwa der Feuerbeständigkeit der Umfassungen und Bedachungen. Neben der Grundversorgung kann für einzelne Objekte eine weitergehende Löschwasserbereitstellung vorgesehen werden.

Bislang ist eine Berücksichtigung von besonderen Unfallereignissen, die durch die Gefahrguttransporte im Eisenbahn- oder Straßenverkehr entstehen können, bei der Löschwasserversorgung nicht vorgesehen, da sowohl im Straßen- als auch im Eisenbahnverkehr die Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Ereignisses, auch an Stellen mit signifikant erhöhtem Risiko oder Schutzbedarf, als extrem gering einzustufen ist. Bei einer Forderung einer Löschwasserversorgung von Eisenbahnstrecken wegen der Gefahrguttransporte ist auch zu bedenken, dass der überwiegende Teil der Gefahrgutverkehre in Deutschland über das Straßennetz abgewickelt wird. Auch hier sind Unfallszenarien denkbar, die einen extrem hohen Löschwasserbedarf bedingen. Das Unfallrisiko ist, bedingt durch Individualverkehr und menschliches Versagen, eher höher als im Eisenbahnwesen.

In Deutschland wird der Löschwasserbedarf im Allgemeinen entsprechend dem Arbeitsblatt W405 des DVGW (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V.) ermittelt. Als Grundschutz wird für Wohn- und Gewerbegebiete ohne erhöhtes Sach- oder Personenrisiko, unter Berücksichtigung der baulichen Nutzung und der Gefahr der Brandausbreitung, ein Löschwasserbedarf zwischen 48 und 192 m³/h angesetzt. Für Kern-, Gewerbe- und Industriegebiete wird ein Löschwasserbedarf von 96 bis 192 m³/h angesetzt. Diese Löschwassermengen sollen durch eine oder mehrere Löschwasserentnahmestellen in einem Umkreis von 300 m Radius um das Brandobjekt bereitgestellt werden. Für große Objekte mit erhöhtem Brandrisiko, für Objekte mit erhöhtem Personenrisiko und für Einzelobjekte im Außenbereich ist ein über den Grundschutz hinausgehender objektbezogener Brandschutz vorzusehen.

Im Planfeststellungsabschnitt 1.1 verläuft die Strecke durch Gebiete mit einem Löschwasserbedarf von 48 m³/h (z. B. Waldgebiet Grafenbusch), 96 m³/h (z. B. Gewerbegebiet Hansasträße) und 192 m³/h (z. B. Gewerbegebiet Zum Eisenhammer). Teilweise kann dieser Bedarf nicht über die öffentliche Trinkwasserversorgung bereitgestellt werden, da bei einer entsprechenden Wasserentnahme der Betriebsdruck im Leitungsnetz zu stark abfällt (Rothofstraße, Zum Eisenhammer).

Die Feuerwehr fordert entlang der ABS 46/2 die Bereitstellung von 6000 l/min über einen Zeitraum von 4 Stunden, das entspricht einer Löschwassermenge von 360 m³/h. Der Bedarf von 360 m³/h über einen Zeitraum von 4 Stunden wurde anhand der Leitszenarien „Brennbares, unter Druck verflüssigtes Gas, Leckage mit Feuerfackel“ und „Brennbares, unter Druck verflüssigtes Gas, drohender BLEVE“ ermittelt, d. h. es wurde ermittelt, dass mit dieser Löschwassermenge ein im Eisenbahnverkehr eingesetzter Kesselwagen wirksam gekühlt werden kann und somit eine drohende Explosion verhindert werden könnte.

Es ist offensichtlich, dass die Bereitstellung solcher Löschwassermengen entlang der Strecke nicht über die öffentliche Trinkwasserversorgung erfolgen kann, da diese schon bei deutlich geringeren Löschwassermengen an ihre Grenzen stößt. Die Bereitstellung solcher Löschwassermengen, ob im Abstand von 200 m entsprechend der Forderung zu Notausgangstüren oder in Abstand von 600 m entsprechend dem Durchmesser eines Löschwasserbereiches, wäre nur über ein von der

Trinkwasserversorgung unabhängige Versorgung denkbar. Es ist zu bedenken, dass eine Löschwasserversorgung von 360 m³/h mit eigenen Wasserquellen, Leitungen, Pumpen und Hydranten einen erheblichen Platzbedarf aufweist und mit hohen Investitions- und Unterhaltungskosten verbunden ist.

Anders als die Löschwasserbereitstellung über das Trinkwasserversorgungsnetz, hat eine reine Löschwasserversorgung keine weitere Funktion. Der Unterhaltungsaufwand ist sehr hoch, da durch fehlenden Durchfluss Schäden und Störungen entstehen, die, anders als bei Nutzung der Trinkwasserversorgung, mangels Gebrauch nicht ohne weiteres festgestellt werden. Einsatzfähigkeit und Funktion kann nur durch intensive Wartung und häufige Kontrollen sichergestellt werden.

Es ist nicht auszuschließen, dass bei entsprechenden Randbedingungen die von der Feuerwehr entwickelten Leitszenarien auch mit geringeren Löschwassermengen erfolgreich abgewehrt werden können, ebenso gut ist es denkbar, dass trotz einer entsprechenden Löschwasserversorgung die Gefahrenabwehr misslingt, weil andere Einsatzerfordernisse nicht gegeben sind. Beispielsweise können kaum Entzündungen und Explosionen verhindert werden, die unmittelbar oder sehr kurz nach Unglückseintritt erfolgen.

Zur Abwehr anderer schwerwiegender Unfallszenarien, wie dem Austritt von giftigen Gasen und Flüssigkeiten, ist eine so umfassende Löschwasserbereitstellung wenig dienlich. Über eine offene Löschwasserversorgung (Wassergräben) könnten im Falle einer Havarie gefährliche Stoffe schnell und ungehindert in entferntere empfindliche Bereiche gelangen.

Obwohl die grundlegenden Unfallszenarien an der Strecke bereits heute bestehen, hat die Stadt Oberhausen für die an die Strecke grenzenden Bereiche größtenteils, aber nicht durchgehend, in Hinblick auf die eigene Flächennutzung einen Löschwasserbedarf von 96 m³/h angenommen. Diese Menge erscheint in Hinblick auf die Ausbaustrecke, die kein punktuell Einzelobjekt, sondern eine Bestandsstrecke mit regionaler Ausdehnung darstellt, angesichts der geringen Eintrittswahrscheinlichkeit der maximalen Unfallszenarien und des Umstandes, dass die gestiegene Anzahl der Gefahrguttransporte durch Maßnahmen zur Verringerung der Unfallwahrscheinlichkeit (Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge) kompensiert wird, angemessen.

In Gewerbe- und Industriegebieten ist die Stadt Oberhausen nach den landesrechtlichen Maßgaben i.V.m. Arbeitsblatt W405 des DVGW damit verpflichtet, eine Löschwasserversorgung sicherzustellen, die auch zur Bewältigung der allermeisten Unfallszenarien ausreicht. Gleiches gilt auch für die Kerngebiete um den Hbf Oberhausen. Zweifelhaft ist eine ausreichende Löschwasserausstattung bei den an der Strecke liegenden Wohngebieten westlich und östlich von Bahn-km 2,9 – 3,3, die planungsrechtlich teilweise als Außenbereich eingestuft werden. Hier trifft eine möglicherweise unzureichende Löschwasserversorgung auf eine Strecke, deren Gefahrenpotenzial unabhängig vom Baubestand der Umgebung als einheitlich einzustufen ist. Die Wohnbebauung im Umfeld ist darüber hinaus gegenüber Unfallfolgen als besonders empfindlich einzustufen. Hinsichtlich der Lastenverteilung zwischen der Stadt Oberhausen und der Vorhabenträgerin fällt vorliegend ins Gewicht, dass die für die höhere Löschwassermenge ausschlaggebenden Ursachen nicht bereits in der örtlichen Bebauung angelegt, sondern ausschließlich durch die Strecke 2270 bedingt sind.

Die DB wird daher verpflichtet, im Sicherheitskonzept nachzuweisen, dass für den Streckenabschnitt zwischen Bahn-km 2,9 und 3,3 für jeden beliebigen Punkt im Abstand von 300m eine Löschwasserversorgung von 96 m³/h, ggf. auch durch mehrere Entnahmestellen zusammengerechnet, sichergestellt werden kann. Ist dies nicht nachweisbar, sind die entsprechenden Anlagen in geeigneter Weise nachzurüsten.

Angesichts der geringen Eintrittswahrscheinlichkeit der angenommenen Leitszenarien und des hohen Aufwands für Erstellung und Erhaltung ist die geforderte Löschwasserbereitstellung von 360 m³/h dagegen als unangemessen einzustufen.

Bereitstellung Planunterlagen

Die Feuerwehr Oberhausen fordert für den Streckenverlauf die Bereitstellung von Feuerwehrplänen entsprechend der DIN 14095, die in der Folgezeit, wenn erforderlich, aktualisiert und ausgewechselt werden müssten.

Entscheidung

Der ebenerdige und geradlinige Verlauf der Eisenbahnstrecke erübrigt eine differenzierte Darstellung im Streckenverlauf. Entsprechend der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" sind Planunterlagen bereitzustellen, die Mindestanforderungen dieser Unterlagen genügen aber bestenfalls dem ländlichen Raum und entsprechen nicht den Notwendigkeiten einer innerstädtischen Lage. Daher ist zur Orientierung der Einsatzkräfte das Zuwegungskonzept in Lageplänen darzustellen. Die Lagepläne sind in Anlehnung an die DIN 14095 (Feuerwehrpläne) zu erstellen. Die Darstellung weiterer Infrastrukturdaten, wie z. B. Gewässer / Entwässerungsanlagen mit Fließrichtung oder parallel geführte Wege, die nicht Teil des Zuwegungskonzeptes sind, ist mit der Feuerwehr abzustimmen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird in den Beschluss aufgenommen.

Relevante Änderungen der Eisenbahninfrastruktur sind zulassungs- bzw. genehmigungspflichtig. Über Aktualisierung und Auswechslung von Plan- und Datenmaterial, die über die Anforderungen der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" hinausgehen, kann im jeweiligen Genehmigungs- /Zulassungsverfahren entschieden werden.

Schwachstellenanalyse, Detailplanung

Die Feuerwehr Oberhausen fordert, dass von Seiten der DB AG eine Schwachstellenanalyse der Strecke bzw. Streckensicherheit und der Gefahrenvorsorge vorzulegen und mit der Berufsfeuerwehr Oberhausen abzustimmen sei.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass eine Schwachstellenanalyse der rechtlichen Grundlage entbehre.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Es werden weder Anlass noch Ziel einer Schwachstellenanalyse genannt, zudem liegen keine rechtlichen, formalen und inhaltliche Vorgaben zur Erstellung einer Schwachstellenanalyse vor.

Für jeden Teilbereich der Streckenführung im Stadtgebiet Oberhausen wird seitens der Feuerwehr eine individuelle Detailplanung zu Fragen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes für erforderlich gehalten. Die sich daraus ergebenden Fragestellungen bzw. Lösungsansätze seien mit der Berufsfeuerwehr der Stadt Oberhausen zu erörtern bzw. abzustimmen. Eine bewertbare Detailplanung auf der Basis der DIN 14095 (hier Detailpläne) läge nicht vor.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Seitens der Feuerwehr werden keine bestimmten Aspekte des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes vorgetragen. Wie Straßen stellen Eisenbahnstrecken einen Verkehrsweg dar, der weder über eine erhöhte Brandlast noch über eine erhöhte Brandgefährdung verfügt. Der geradlinige ebenerdige Aufbau der Eisenbahnstrecke und die Verwendung schwerentflammbarer Baustoffe erübrigen eine differenzierte Darstellung des vorbeugenden Brandschutzes. Mit dem Sicherheitskonzept werden Einrichtungen (Zuwegungskonzept, Flucht- und Rettungswegkonzept, Darstellung der Löschwasserversorgung) des abwehrenden Brandschutzes erstellt, bzw. festgelegt und dargestellt. Eine Detailplanung der Einrichtungen des abwehrenden Brandschutzes erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Einsatztraining, Notfallmanagement

Die Feuerwehr Oberhausen fordert, dass in einem Einsatzfall die Einsatzkräfte frühzeitig vom Notfallmanagement der DB AG über Art und Umfang der Güterbeförderung, insbesondere bei Gefahrguttransporten, zu informieren seien.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Unterrichtung der Einsatzkräfte folgt betrieblichen und gesetzlichen Regelungen, die von dem Planfeststellungsverfahren unberührt bleiben.

Die Feuerwehr fordert, es sei seitens der Bahn sicherzustellen, dass bahntypische Einsatzszenarien von Einsatz- und Führungskräften praktisch trainiert werden können.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass das Institut der Feuerwehr Nordrhein-Westfalen unter Mitarbeit der DB AG Seminare zum Thema Einsatztraining anbiete. Ein bahntypisches Einsatztraining sei Aufgabe des Landes.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Das Planfeststellungsverfahren wird nicht berührt.

Die Feuerwehr fordert, dass bei der Alarmierung der Einsatzkräfte bahnspezifische Begriffe zu vermeiden seien und die Bezeichnung des Einsatzortes sich an Straßennamen und Hausnummern orientieren solle.

Entscheidung

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Orientierung anhand von Streckennummer und Kilometrierung ist eindeutig und zweckmäßig. Eine Orientierung anhand von Straßennamen und Hausnummern ist mangels angrenzender Bebauung wenig sinnvoll.

Zur Stellungnahme des Dezernates 22.4 der Bezirksregierung Düsseldorf ergeht die folgende Entscheidung:

Das Dezernat 22.4 der Bezirksregierung Düsseldorf bestätigt den Vortrag der Feuerwehr Oberhausen, dass auf der Grundlage der Planfeststellungsunterlagen eine angemessene Beurteilung der Rettungswegekonzeption nicht möglich sei.

Das Dezernat ergänzt, dass die Antragsunterlagen weder verwertbare Planinhalte für ein konkretes Sicherheitskonzept, noch verwertbare Informationen enthielten, nach denen die Gefahrenabwehrbehörde ihre Planungen aufbauen könne. Es wird vorgetragen, dass von Seiten der Stadt Oberhausen somit bei der Beteiligung öffentlicher Belange auch nicht auf konkrete Planungsinhalte der Antragstellerin Bezug genommen werden konnte. In Ermangelung dessen habe die Stadt Oberhausen eigene Planungsideen im Sinne von "einsatzoptimierten Maßnahmen" entwickelt und ins Verfahren eingebracht.

Das Dezernat 22.4 der Bezirksregierung Düsseldorf empfiehlt, der Vorhabenträgerin die Erstellung eines Sicherheitskonzeptes aufzuerlegen. Sie empfiehlt, die Vorhabenträgerin solle das Sicherheitskonzept im Einvernehmen mit dem zuständigen Träger öffentlicher Belange, hier der Stadt Oberhausen erstellen. Folgende Forderungen werden formuliert:

1. Es ist ein für diesen Streckenabschnitt den örtlichen Verhältnissen entsprechendes Sicherheitskonzept, sowohl für die Bauphase als für den Zeitpunkt nach der Fertigstellung des Streckenabschnittes (PFA 1.1), unter den Gesichtspunkten des Brand- und Katastrophenschutzes mit gebührender Berücksichtigung der internationalen Bedeutung der gesamten Bahnstrecke, zu erstellen.
2. Insbesondere sind hier Erkenntnisse, die aus der Bewältigung bisheriger Unfallereignisse auf Bahnstrecken resultieren, mit einzubeziehen. Weiterhin sind die vom Land Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren entwickelten Landeskonzeppte für den Brand- und Katastrophenschutz in den Planungen gebührend zu berücksichtigen.
3. Außerdem sind technische Möglichkeiten im Sinne einer effizienten Rettung unter Abwägung der beabsichtigten Verkehrsabwicklung auf der Bahnstrecke in die Konzeption mit einzubeziehen.
4. Eine stufenweise Realisierung der einzelnen Komponenten des noch zu erstellenden Sicherheitskonzeptes kann in Absprache mit der Genehmigungsbehörde erfolgen, jedoch müssen wesentliche Elemente des Sicherheitskonzeptes bei Inbetriebnahme des Streckenabschnittes bereits funktionstüchtig umgesetzt sein.

Die Vorhabenträgerin hat sich inhaltlich nicht zu der Stellungnahme des Dezernates 22.4 geäußert.

Entscheidung

Der Einwand, dass im Anhörungsverfahren nicht auf konkrete Planungsinhalte der Antragstellerin Bezug genommen werden konnte, wird zurückgewiesen.

Durch die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen, insbesondere den Übersichts- und Lageplänen, Querprofilen und Bauwerksplänen, wurden im Anhörungsverfahren die Änderungen der Eisenbahninfrastruktur dargestellt. Das Zuwegungskonzept wurde durch einen Plan (Anlage 3.4) dargestellt, während das Konzept der Flucht- und Rettungswege im Erläuterungsbericht dargelegt wurde. Die in den Plänen dargestellten Anlagen wurden durch zusätzliche Angaben im Erläuterungsbericht ergänzt. Den Unterlagen war mithin zu entnehmen, dass durch das Zuwegungskonzept in Verbindung mit den Flucht und Rettungswegen sichergestellt werden soll, dass Fremdrettungskräfte oder Einsatzkräfte der Gefahrenabwehr jeden Bereich im Gleis erreichen können. Darüber hinaus waren überschlägig die Längen der Zuwegungen ersichtlich, die nicht durch Kraftfahrzeuge genutzt werden können. Ebenso waren die Anbindungsstellen an den öffentlichen Verkehrsraum ersichtlich. Die konkrete Ausgestaltung der Zuwegungen (Wendeanlagen, Treppen, Anbindung an den öffentlichen Straßenraum etc.) fehlte in den offengelegten Plänen. Im Erläuterungsbericht werden in allgemeiner Form die Mindestanforderungen an die Zufahrten, Wendeanlagen, Zugänge und Treppen beschrieben. Es wurde im Erläuterungsbericht dargelegt, dass die Planungen der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG", der DIN 14090 und der Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) entsprechen. Der Einwand, dass im Anhörungsverfahren nicht auf konkrete Planungsinhalte der Antragstellerin Bezug genommen werden konnte, ist daher zurückzuweisen.

Gleichwohl bleibt festzustellen, dass das Flucht- und Rettungswegkonzept und das Zuwegungskonzept in den Planunterlagen vage und unvollständig bleiben:

- Es fehlt eine Darstellung der Flucht- und Rettungswege in den Lageplänen. Eine Prüfung der Durchgängigkeit und der Vollständigkeit ist so nicht möglich.
- Es fehlt eine konkrete Ausgestaltung der Zuwegungen: Wendepunkte, begehbare Abschnitte, befahrbare Abschnitte, Art der Befestigung, Anbindung an den öffentlichen Verkehrsraum, etc., werden nicht zeichnerisch dargestellt.
- Es fehlt eine Ausweisung der Anbindungen an den öffentlichen Straßenraum in den Grunderwerbsunterlagen und damit eine rechtliche Sicherstellung der Flächen, z. B. im Bereich von Parkplätzen und Wirtschaftswegen.

- Die Sicherstellung der dauerhaften Verfügbarkeit der Anbindungen an den öffentlichen Straßenraum bleibt offen (rechtliche Sicherstellung, Befestigung der Wegflächen, Unterhaltung, Kennzeichnung und Parkverbote, Winterdienst, etc.).

Ein über das Flucht- und Rettungswegkonzept / Zuwegungskonzept hinausgehendes Sicherheitskonzept wurde nicht vorgelegt. Es fehlen Darstellungen und Bearbeitungen weiterer Aspekte des Sicherheits- und Katastrophenschutzes, etwa zur Abwehr von Gefahren durch den Eisenbahnbetrieb, zu Art und Umfang von Gefahrguttransporten oder zu Einschränkungen der Zugänglichkeit im Bereich von Lärmschutzwänden.

Angesichts des unzureichenden Sicherheitskonzeptes ist dieses vollständig zu überarbeiten. Das überarbeitete Sicherheitskonzept ist an bislang erzielte Abstimmungsergebnisse mit der Feuerwehr Oberhausen anzupassen. Bei der Überarbeitung des Sicherheitskonzeptes sind die angeführten Forderungen des Dezernates 22.4 zu berücksichtigen. Die Forderung des Dezernates 22.4 nach Einvernehmen mit dem zuständigen Träger öffentlicher Belange bei der Erstellung eines Sicherheitskonzeptes wird hiervon ausgenommen. Die Planfeststellungsbehörde hat die für das Vorhaben sprechenden Interessen einerseits und die von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Belange der Umwelt andererseits gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Forderung nach Erstellung eines Sicherheitskonzeptes im Einvernehmen mit dem zuständigen Träger öffentlicher Belange, hier der Stadt Oberhausen, ist nicht im Sinne des Abwägungsgebots.

Die Planfeststellungsbehörde wird das überarbeitete Sicherheitskonzept der Feuerwehr Oberhausen und dem Dezernat 22 der Bezirksregierung Düsseldorf zur Stellungnahme vorlegen. Die Verlagerung auf ein Planergänzungsverfahren ist möglich, da die wesentlichen baulichen Voraussetzungen für das Sicherheitskonzept bestehen und an der Durchführbarkeit ergänzender Maßnahmen keine vernünftigen Zweifel bestehen.

B.4.12 Ver- und Entsorgungsleitungen

Durch die Baumaßnahme werden zahlreiche Ver- und Entsorgungsleitungen betroffen. Durch die Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass diese Leitungen im Zuge der Bauarbeiten nicht beschädigt und sachkundig behandelt werden.

B.4.13 Straßen, Wege, Zufahrten

Durch die Baumaßnahme werden weiterhin Straßen und Wege betroffen. Durch die Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen so weit wie möglich erhalten bleibt und diese im Zuge der Bauarbeiten nicht beschädigt bzw. wieder hergestellt werden.

B.4.14 Kampfmittelbergung

Im Baubereich sind Kampfmittel zu erwarten. Durch die Nebenbestimmung A.4.12 wird ein regelkonformer Umgang sichergestellt.

B.4.15 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter

Durch das Vorhaben wird in das Eigentum Dritter eingegriffen. Die erforderlichen Eingriffe wurden durch die Bündelung mit einer vorhandenen Trasse deutlich reduziert, da hierdurch teilweise auf bahneigene Flächen zurückgegriffen werden konnte. Bei der Konzeption der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde frühzeitig eine möglichst weitgehende Inanspruchnahme von auf freiwilliger Basis bereit gestellter Ökokontoflächen angestrebt und auf Flächen der öffentlichen Hand zurückgegriffen.

Die verbleibenden Inanspruchnahmen erweisen sich bei Durchführung des Vorhabens als unvermeidlich. Zu den Einzelfällen wird auf die Einwendungen der Betroffenen verwiesen.

B.4.16 Träger öffentlicher Belange

B.4.16.1 Wehrbereichsverwaltung West, Wilhelm-Raabe-Straße 46, 40470 Düsseldorf

Schreiben vom 06.02.2012; Az. 45-02-01

Die Forderung der Wehrbereichsverwaltung wird als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen.

B.4.16.2 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 22, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf

Schreiben vom 30.03.2012; Az: 22.5.-3-5119000-33/12

Die Forderung der Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 22, wird als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen.

B.4.16.3 Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 51, Höhere Landschaftsbehörde (HLB)

Schreiben vom 23.12.2014, 51.01.05.02.OB.12-3.Betuwe

Nach Auffassung der HLB hat im Vorfeld, anders als im Erläuterungsbericht dargestellt, keine Abstimmung der Methodik stattgefunden.

Entscheidung:

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Jahr 2004 ein Scoping-Verfahren gem. § 5 UVPG durchgeführt, in dessen Rahmen die HLB auch Hinweise zur Methodik der Eingriffsregelung abgegeben hat. Mit Schreiben vom 08.04.2004 wurde die seinerzeit von der Antragstellerin vorgesehene Bewertung nach dem „Gutachtermodell“ als ungeeignet verworfen. Infolgedessen wurden von der Antragstellerin Unterlagen vorgelegt, die das Modell „ELES“ (Gemein. RdErl. MBV und MUNLV vom 06.03.2000) anwenden, das durch das Land NRW für Bundes- und Landesstraßen entwickelt wurde.

Die grundsätzliche Eignung dieses Modells zur Bearbeitung einer Infrastrukturmaßnahme kann nicht ernsthaft in Zweifel gezogen werden. Die Modifikationen zur Anwendung für den Ausbau eines Schienenweges wurden in den Antragsunterlagen dargestellt und sind nachvollziehbar. Da auch im Detail keine durchgreifenden Mängel aufgezeigt wurden, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Nach Auffassung der HLB sind die Lärmimmissionen in Bezug auf die Eingriffsregelung nicht beachtet und dementsprechend nicht kompensiert worden. Dies betrifft die Freiräume Kaisergarten, Grafenbusch und Rothofstraße. Im Erörterungstermin wurde die Einlassung dahingehend konkretisiert, dass zur Bewältigung der Eingriffsregelung auch eine Beachtung der Umgebungslärmrichtlinie (§§ 47a ff BImSchG) gefordert wurde.

Die Antragstellerin hat hierzu ausgeführt, dass die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Lärm sowohl in der UVS als Konflikt dargestellt wurde, als auch in die Berechnung des Kompensationsumfangs einberechnet wurde.

Entscheidung:

Nach Prüfung der Antragsunterlagen steht für die Planfeststellungsbehörde außer Zweifel, dass die Aussagen des Vorhabenträgers im Ergebnis zutreffen, auch wenn die methodische Herleitung des zusätzlichen Kompensationsbedarfs durch die Ausweitung der Belastungszone im LBP methodisch nicht mehr erläutert wurde (siehe insbesondere UVS, Teil D, S. 20 ff sowie den LBP, Tabelle 15 und Maßnahme A 1). In diesen Unterlagen wird die Ausweitung des Belastungskorridors bilanziert, was im Ergebnis zu einem zusätzlichen Kompensationsbedarf von 2 ha führt. Dies erscheint unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung sachgerecht, da keine neue Bahnstrecke gebaut sondern eine bestehende, bereits intensiv befahrene Anlage erweitert wird. Insofern sind nur die vorhabenbedingten, zusätzlichen Belastungen durch Lärm, Erschütterungen und Trennwirkungen zu bilanzieren. Dem Gebot des funktionalen Ausgleichs wird zudem durch Maßnahme A 1 Rechnung getragen, die eine optische Abschirmung des Verkehrsweges erreichen soll. Für darüber hinausgehende Auflagen und Maßnahmen besteht keine Veranlassung. Der Gesetzgeber hat darauf verzichtet, in der – für den Ausbau von Verkehrswegen einschlägigen- 16. BImSchV Grenzwerte für Freiräume festzusetzen, die nicht als

„Nachbarschaft“ anzusehen sind. Parkanlagen, Friedhöfe, Erholungswald, Spielplätze, Sport- und Grünflächen sind demnach nach der 16. BImSchV nicht schutzbedürftig, da diese nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind und insofern nicht zur Nachbarschaft gehören. Ein der Erholung dienendes Kleingartengebiet gehört nach der Rechtsprechung dagegen zur Nachbarschaft und ist entsprechend des Tagesimmissionsgrenzwertes von 64 dB(A) für ein Dorfgebiet schutzbedürftig (BVerwG 4. Senat, 17.03.1992, 4 B 230/91). Aus der DIN 18005 lassen sich dagegen im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens keine Ansprüche auf Lärmschutz herleiten.

Selbst unter Anlegung der Grenzwerte für ein Kleingartengebiet bestünde kein Anlass zur Festsetzung zusätzlichen Schallschutzes. Der hiernach maßgebliche Grenzwert für die schützenswerte Nutzung im Tageszeitraum von 64 dB(A) wird unterschritten. Der nächtliche Lärmwert von 54 dB(A) ist für den Schutz des Kaisergartens rechtlich unerheblich, da durch den Nachtwert grundsätzlich der Schlaf der Anwohner, nicht aber die Erholung in Parks und ähnlichen Erholungseinrichtungen geschützt werden soll (vgl. VGH Kassel, 2 C 2165/09.T, 17.11.2011).

Insofern sind im Rahmen der Eingriffsregelung die Auswirkungen auf die Erholungsnutzung abwägend zu bilanzieren. Hier fällt insbesondere ins Gewicht, dass der Kaisergarten bereits heute einer relativ intensiven Belastung durch Verkehrsräusche unterliegt. Insofern ist auch hier die Frage entscheidend, ob sich die Situation durch die Ausbaumaßnahme in relevanter Weise verschlechtert. Weiterhin werden die hier nach BImSchV anzusetzenden Grenzwerte für Außenwohnbereiche tagsüber bereits in geringem Abstand zur Strecke eingehalten.

Auflagen und Maßnahmen zum Schallschutz im Kaisergarten werden daher abgelehnt. Soweit die HLB auf die Umgebungslärmrichtlinie Bezug nimmt, wird zunächst auf das Bundesverwaltungsgericht verwiesen, dass die Anwendung der Lärmindizes der Lärmaktionsplanung in Verfahren zur Vorhabenzulassung verneint (BVerwG, 14.05.2008, 4 B 43/07).

Ein Zusammenhang mit der Eingriffsregelung ist hier nicht ersichtlich. Weitere Auflagen oder Maßnahmen über die im LBP aufgeführten Festsetzungen hinaus sind dementsprechend nicht angezeigt.

Die HLB fordert weitere Anpflanzungen entlang der Bahnlinie anstelle weiter entfernt liegender Kompensationsmaßnahmen. Hierzu wurden Vorschläge an die Antragstellerin übermittelt.

Entscheidung:

Der LBP weist streckenweise Gehölzpflanzungen entlang der Ausbaustrecke aus (Maßnahme A 1, A 2, G 7, A 7). Die Antragstellerin hat bewusst auf weitere Gehölzanlagen entlang der Bahnstrecke verzichtet und dies mit dem Schutz bestehender Ruderalfluren sowie der landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft begründet. Die von der HLB vorgeschlagenen Anpflanzungen würden einige der letzten landwirtschaftlichen Flächen in Oberhausen der Nutzung entziehen. Diese stellen zugleich die letzten Offenlandbereiche dar und sind als solche landschaftsprägend.

Weiterhin war die Antragstellerin erkennbar darum bemüht, die Inanspruchnahme der Flächen Privater auf ein Minimum zu reduzieren und vorrangig auf Ökokontoflächen zurückzugreifen. Die Untere Landschaftsbehörde stützt das Kompensationskonzept der Antragstellerin ausdrücklich und gerade hinsichtlich der Schonung der letzten Offenlandflächen vor einer weiteren Aufforstung.

Der Planfeststellungsbeschluss hat eine enteignungsrechtliche Vorwirkung und erlaubt die Beantragung einer Enteignung. Der Zugriff auf das Eigentum Dritter ist an strenge Bedingungen geknüpft und darf nur in notwendigen Fällen erfolgen. Bei Ersatzmaßnahmen ist die Möglichkeit belastender Festsetzungen durch den Planfeststellungsbeschluss bereits grundsätzlich fraglich.

Weiterhin betont gerade das BNatSchG, dass bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen (§ 15 Abs. 3 BNatSchG). Es ist danach möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.

Nach Prüfung der verschiedenen Stellungnahmen steht für die Planfeststellungsbehörde fest, dass das dem LBP zu Grunde liegende Konzept mit den rechtlichen Vorgaben in Einklang steht und sich als ausgewogen darstellt, während sich die von der HLB geforderte Aufforstung aus den oben genannten Gründen sowohl fachlich als auch hinsichtlich der Inanspruchnahme des Eigentums Dritter sowie aus agrarstrukturellen Gründen als problematisch erweist. Die Forderung nach der Änderung des Kompensationskonzeptes wird daher abgelehnt.

Schreiben der BR Düsseldorf, Dez. 51 (höhere Landschaftsbehörde) vom 24.02.2012, Az.: 51.01.05.02.OB.12-3.Betuwe

Die Höhere Landschaftsbehörde hat im Deckblattverfahren alle Forderungen der Stellungnahme vom 24.02.2012, 51.01.05.02.OB.12-3.Betuwe, aufrechterhalten. Soweit nicht zur Stellungnahme vom 23.12.2014 entsprechende Entscheidungen erfolgt sind, werden die Einwendungen wie folgt behandelt:

Es wird bemängelt, dass die UVS nur zur Information beigelegt ist und nicht Bestandteil der Planunterlagen ist.

Entscheidung:

In Planfeststellungsverfahren des Eisenbahn-Bundesamtes werden die Planunterlagen in Anlagen unterteilt, die zur Information beiliegen und solche, die an der Rechtswirkung teilhaben. Letztere sind auf solche Unterlagen beschränkt, die tatsächlich Regelungsinhalte beinhalten. Die mittelbar auch aus der UVS resultierenden Maßnahmen werden mit dem LBP festgesetzt, der dementsprechend auch als Bestandteil des Plans festgesetzt wird. Diese Unterscheidung trägt zur Klarheit bei und vermeidet widersprüchliche Aussagen zum Maßnahmenkonzept. Eine Festsetzung der UVS als Teil des festgestellten Plans wird abgelehnt. Sie bleibt jedoch Teil der Planunterlagen.

Die HLB rügt die mangelnde farbliche Differenzierung der UVS-Karten. Die Antragstellerin weist darauf hin, dass dies ausschließlich für Karte 12.13 zutrifft, in der der Raumwiderstand aus verschiedenen Kriterien aggregiert sei. Die einzelnen Kriterien, z.B. die Lage der FFH-Gebiete gehe aus den thematischen Karten hervor.

Entscheidung:

Karten zu aggregierten Wertstufen dienen der Übersichtlichkeit und arbeiten daher mit wenigen Signaturen. Die Farbgebung ist sachgerecht. Die erforderlichen Informationen zu den zu Grunde liegenden, spezifischen Schutzgutinformatoren sind in weiteren Karten detailliert dargestellt. Eine Änderung der Karten wird daher abgelehnt.

Die HLB hält die Flächenberechnung zu den einzelnen Biotoptypen für nicht nachvollziehbar und fordert die Zuordnung von Flächengrößen zu den einzelnen, kartographisch dargestellten Biotoptypenflächen.

Hierzu wird auf die Darstellungen im LBP, insbesondere die Tab.14 und 15, verwiesen. Die Angaben sind nachvollziehbar und entsprechend in der Darstellungstiefe den üblichen Standards. Konkrete Zweifel an der Datengenauigkeit sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Eine Ergänzung der Planunterlagen wird abgelehnt.

Die Taktverdichtung muss als Eingriff mit in die Kompensationsberechnung einbezogen werden, da sie die Trennwirkung erhöht.

Entscheidung:

Das hier zur Planfeststellung anstehende Vorhaben umfasst sowohl den dreigleisigen Ausbau als auch die Blockverdichtung und soll den, unter Berücksichtigung des neuen Ausbauzustandes prognostisch zu erwartenden Mehrverkehr planerisch bewältigen. Die zu Grunde liegenden Verkehrsmengen übertreffen diejenigen, die bei einer reinen Blockverdichtung zu erwarten gewesen wären.

Auf der bestehenden zweigleisigen Trasse wird bereits im bestehenden Zustand eine erhebliche Verkehrsmenge mit dichten Zugfolgen bewältigt. Sowohl baulich als auch betrieblich stellt die Strecke damit schon heute eine gravierende Barriere dar. In der Eingriffsregelung kann es daher nur um die Frage gehen, inwieweit der Ist-Zustand durch das Vorhaben weiter nachteilig verändert wird. Da die Wirkungen

fachlich nur schwer zu trennen sind, werden die baulichen und betrieblichen Zerschneidungswirkungen als Komplex behandelt.

Die Antragstellerin hat sich in der UVS mit dieser Frage auseinandergesetzt. Der daraus resultierende zusätzliche Kompensationsbedarf trägt auch zur allgemeinen Wertminderung der angrenzenden Belastungszone von 50 m bei. Soweit sich die Belastungszone erweitert, wurde dies mit einer Wertminderung von 25 % des jeweiligen Biotopwertes angesetzt. Die entsprechende Bilanzierung ist Tab. 15 zum LBP zu entnehmen.

Gerade unter Berücksichtigung der bereits gegebenen Barrierewirkung durch die bestehende Anlage werden darüber hinausgehende Maßnahmen abgelehnt.

Die Tierdurchlässe in den Schallschutzwänden sind zu klein dimensioniert.

Entscheidung:

Die vorgesehenen Durchlässe in den Schallschutzwänden haben einen Durchmesser von 15 cm. Diese Durchlässe sind für kleine Wirbeltiere sowie Wirbellose gedacht. Kleinere Wirbeltiere (Mäuse, Eidechsen, Amphibien) nutzen den Schotterkörper als Teillebensraum und werden von querenden Zügen in der Regel nicht geschädigt. In Anbetracht der Breite der Schallschutzwände von 20 - 30 cm ist der beabsichtigte Durchmesser ausreichend. Es ist dagegen explizit nicht beabsichtigt, größeren Wirbeltieren die Querung der Trasse zu ermöglichen, da hierdurch die Unfallgefahr und sekundär die Gefährdung von Aasfressern steigt.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass Öffnungen in der Wand die Wirkung als Immissionsschutzeinrichtung mindern. Gerade Öffnungen, die alle 5 m angebracht werden, dürfen einen geringfügigen Durchmesser nicht überschreiten. Die Schallschutzwände im hier vorliegenden PFA 1.1 weisen lediglich eine Länge von 170m auf, so dass eine eventuelle Barrierewirkung erst in folgenden Abschnitten wirklich relevant wird.

Die Verpflichtung der Antragstellerin zum Einbau größerer Durchlässe wird abgelehnt.

Das geplante Versickerungsbecken sollte aus dem Kaisergarten verlegt werden.

Entscheidung:

Diese Forderung wurde durch das 1. Deckblatt umgesetzt und ist als erledigt anzusehen.

Das Biotop im Bereich Rothofstraße (A 4) wird seine Funktion nach Auffassung der HLB auf Grund seiner Lage nicht erfüllen und muss verlagert werden. Im Erörterungstermin wurde dies mit in der Nähe liegenden Wegen sowie dem Erholungsdruck begründet.

Die Antragstellerin hat hierzu aufgeführt, dass diese Einschätzung nicht geteilt wird. Im Bereich Grafenbusch und Forsterbruch finden sich demnach Amphibiengewässer in einem ähnlichen Umfeld. Zudem ist die Auswahl an möglichen Standorten begrenzt.

Entscheidung:

Nach einer Ortsbesichtigung wird die Einwendung als nicht nachvollziehbar angesehen. Freiräume in Oberhausen und der näheren Umgebung sind sämtlich einem erheblichen Erholungsdruck ausgesetzt. Der Bereich Rothofstraße bildet hier keinen Bereich mit einer besonders intensiven Erholungsnutzung. Angesichts des Planungsziels der Maßnahme, die Barrierewirkung der Ausbaumaßnahme durch Bereitstellung bisher fehlender Teilhabitate für Amphibien auf dieser Bahnseite zu mindern, sind Alternativen nicht ersichtlich. Insbesondere räumlich weiter entfernte Gewässer könnten den Ausgleichszweck nicht erfüllen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die HLB forderte die Berücksichtigung der temporären Eingriffe.

Entscheidung:

Die temporären Eingriffe sind im LBP als Konflikt ausgewiesen. Die Bilanzierung und Maßnahmenzuordnung erfolgt in den Tab. 13 und 16. Darüber hinausgehende Festsetzungen sind nicht erforderlich.

Es fehlen Nachweise zur Verfügbarkeit der Einzelflächen.

Entscheidung:

In Planfeststellungsbeschlüssen nehmen die LBP-Maßnahmenflächen an der enteignungsrechtlichen Vorwirkung teil. Die Verfügbarkeit ist damit rechtlich abschließend gesichert. Eines weiteren Nachweises bedarf es nicht.

Die Höhere Landschaftsbehörde fordert eine Reihe von Nebenbestimmungen mit dem Beschluss festzusetzen.

Entscheidungen:

Die Nebenbestimmungen werden übernommen, soweit dieser Beschluss nicht weiter gehende Vorschriften zur selben Thematik enthält, die Nebenbestimmungen nicht ohnehin rechtlich verpflichtend sind oder in den Planunterlagen bereits als Vorgaben enthalten sind.

Mit diesen Entscheidungen wird von der Stellungnahme der Höheren Landschaftsbehörde abgewichen, auch soweit die Eingriffsregelung berührt ist. Gemäß § 17 Abs. 2 BNatSchG ist in diesem Fall die obersten Landesbehörde für Naturschutz und Landschaftspflege zu beteiligen. Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen als Oberste Naturschutzbehörde hat mit Schreiben vom 10.09.2015, III-5-605.01.30.06.0006, geantwortet.

In Hinblick auf die Übernahme der Nebenbestimmungen durch die Planfeststellungsbehörde und die Anpassung an das Regelwerk der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung (hier: Umweltleitfaden) werden keine Bedenken geäußert. Weiterhin wird angemerkt, dass trotz mehrfacher Angebote durch die Höhere Landschaftsbehörde keine Abstimmungsgespräche durchgeführt wurden. In Anbetracht der Kom-

plexität der Verfahren in den Abschnitten 1.2 – 3.5 wird eine verbesserte Kommunikation angemahnt.

Die Forderung der Höheren Landschaftsbehörde nach einer Verlegung des Artenschutzgewässers A 4 und der ersatzweisen Aufforstung des Bereiches wird dagegen unterstützt.

Entscheidung:

Die Forderung nach einer Verlagerung des Ausgleichsgewässers A 4 und die ersatzweise Aufforstung werden abgelehnt. Zur Begründung wird auf die Entscheidung zur Stellungnahme der Höheren Landschaftsbehörde verwiesen.

B.4.16.4 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 52, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf

Schreiben vom 22.02.2012; ohne Az.

Belange des Dezernats 52 der Bezirksregierung Düsseldorf sind nicht betroffen

B.4.16.5 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 53, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf

Schreiben vom 18.03.2012; Az. 53.01.04.01PFV05/2012-Bk

Belange des Dezernats 53 der Bezirksregierung Düsseldorf sind nicht betroffen.

B.4.16.6 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 32, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf

Schreiben vom 03.02.2012; ohne Az.

Belange des Dezernats 32 der Bezirksregierung Düsseldorf sind nicht betroffen.

B.4.16.7 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf

Schreiben vom 01.03.2012; Az. Dez. 54.1WRRL

Die Forderungen der Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 54, werden als Nebenbestimmungen in diesen Beschluss aufgenommen.

B.4.16.8 Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6, Postfach, 44025 Dortmund

Schreiben vom 26.03.2012; Az: 65.53.13-2012-

Belange der Abteilung 6 der Bezirksregierung Arnsberg sind nicht betroffen.

B.4.16.9 Eisenbahn-Unfallkasse, Außenbüro West, Viehofer Straße 14, 45127 Essen

Schreiben vom 17.03.2012; Az. 54

Forderungen der Eisenbahn-Unfallkasse werden als Nebenbestimmungen in diesen Bescheid aufgenommen.

B.4.16.10 Emschergenossenschaft, Postfach 10 11 56, 45011 Essen

Schreiben vom 20.03.2012; Az: 12-AM 10

Forderungen der Emschergenossenschaft werden als Nebenbestimmungen in diesen Bescheid aufgenommen.

B.4.16.11 Geologischer Dienst NRW, Postfach 10 07 63, 47707 Krefeld

Schreiben vom 15.02.2012; Az: 31.110/437/2012

Forderungen des Geologischen Dienstes werden als Nebenbestimmungen in diesen Bescheid aufgenommen.

B.4.16.12 Handwerkskammer Düsseldorf, Georg-Schulhoff-Platz 1, 40221 Düsseldorf

Schreiben vom 14.03.2012; Az: He-hei

Die Forderung der Handwerkskammer Düsseldorf wird berücksichtigt.

B.4.16.13 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW, Postfach 10 10 52, 45610 Recklinghausen

Schreiben vom 20.03.2012; Az: 22-031-Mue

Die Forderung wird in diesen Bescheid aufgenommen.

B.4.16.14 Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ruhr, Haus Bochum, Postfach 10 15 26, 44715 Bochum

Schreiben vom 16.03.2012; Az: 20700/40400-Ra/1.13.03.09-250(47/12)

Die Forderungen werden in diesen Bescheid aufgenommen.

B.4.16.15 Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW, Hachestraße 61, 45127 Essen

Schreiben vom 26.01.2012; Az: 54271-P/020

Belange der Landeseisenbahnverwaltung sind nicht betroffen.

B.4.16.16 Der Direktor der Landwirtschaftskammer NRW als Landesbeauftragter, Gereonstraße 80, 41747 Viersen

Schreiben vom 20.03.2012; ohne Az.

Der Direktor der Landwirtschaftskammer NRW ist mit den geplanten Kompensationsmaßnahmen des Vorhabenträgers grundsätzlich einverstanden. Er sieht zwar noch Optimierungsmöglichkeiten, konkrete Forderungen ergeben sich daraus nicht. Die Vorhabenträgerin wird darauf hingewiesen, diese Forderungen zu prüfen.

B.4.16.17 LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Endenicher Straße 133, 53115 Bonn

Schreiben vom 10.02.2012; Az: 333.45-202.14/12-002

Die Forderung wird in diesen Bescheid aufgenommen.

B.4.16.18 Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG, Klever Straße 42, 47441 Moers

Schreiben vom 17.04.2012; ohne Az.

Belange der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe sind nicht betroffen.

B.4.16.19 Polizeipräsidium Oberhausen, Postfach 10 12 17, 46012 Oberhausen

Schreiben vom 04.04.2012; Az: 61.07.05

Belange des Polizeipräsidiums Oberhausen sind nicht betroffen.

B.4.16.20 RAG, Postfach, 44620 Herne

Schreiben vom 31.01.2012; Az: BG B/Tho IV/43

Belange der RAG sind nicht betroffen.

B.4.16.21 Regionalverband Ruhr, Postfach 10 32 64, 45032 Essen

Schreiben vom 26.03.2012; Az: 81-123-02/11(2012-5)

Die Forderungen des Regionalverbandes Ruhr werden zum Teil als Nebenbestimmung in diesen Bescheid aufgenommen. Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Kaisergarten werden zurückgewiesen (vgl. Einwendung der Stadt Oberhausen – B.4.16.35).

Für Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen, Friedhöfe oder vergleichbare Flächen kann nach der 16. BImSchV kein Schallschutz gewährt werden. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt.

Wie jedoch aus der Anlage 13.3.B1 (Beurteilungspegelplan Tag) entnommen werden kann, wird der für Wohnen im Außenbereich hilfsweise herangezogene Immissionsgrenzwert 16 BImSchV von 64 dB(A) am Tag auch zukünftig im Bereich der Minigolfanlage östlich der Bahn eingehalten.

B.4.16.22 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, 45801 Gelsenkirchen

Schreiben vom 03.04.2012; Az: N14/N01

Belange des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr sind nicht betroffen.

B.4.16.23 Wasser- und Schifffahrtsamt DU-Meiderich, Emmericher Straße 201, 47138 Duisburg

Schreiben vom 08.03.2012; Az: 3413SB3-213.2-962-RHK km 8,051

Die Forderungen werden in diesen Bescheid aufgenommen.

B.4.16.24 Amprion GmbH, Rheinlanddamm 24, 44139 Dortmund

Schreiben vom 16.01.2012; Az: B-LB/2316/Da/78.918/Vi

Die Forderungen werden in diesen Bescheid als Nebenbestimmungen aufgenommen soweit nicht lediglich gefordert wird, dass entsprechend der genehmigten Pläne gebaut werden muss.

B.4.16.25 Evo Energie-Netz-GmbH, Danziger Straße 31, 46045 Oberhausen

Schreiben vom 05.04.2012; ohne Az.

Die evo Energie-Netz GmbH ist grundsätzlich mit der Baumaßnahme einverstanden, ist aber zum Schutz ihrer Anlagen vor Baubeginn zu kontaktiert.

B.4.16.26 Infracor GmbH, 45764 Marl

Schreiben vom 01.03.2012; Az: 25.17.01.01-15/1-11

Alle Bauaktivitäten, die im Bereich des Schutzstreifens stattfinden, sind mit der Fa. Infracor abzustimmen. Welche Bauarbeiten notwendig sein werden kann heute aber noch nicht im Einzelnen festgelegt werden.

B.4.16.27 Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft m.b.H., Godorfer Hauptstraße 186, 50997 Köln

Schreiben vom 16.03.2012; Az: RMR-km 025/3,570-3,620, RMR-km 025/4,1-4,4

Die Forderungen der Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft werden als Nebenbestimmungen in diesen Bescheid aufgenommen. Kostenregelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Das etwaige Verlegen der KKS-Messstellen obliegt dem Leitungsbetreiber.

B.4.16.28 RWE Rhein-Ruhr-Netzservice GmbH, Reeser Landstraße 41, 46483 Wesel

Schreiben vom 16.01.2012; Az. M-DP/Bur

Die Forderung der RWE Rhein-Ruhr-Netzservice wird übernommen.

B.4.16.29 RWE-Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Rheinlanddamm 24, 44139 Dortmund

Schreiben vom 16.01.2012; Az: WSW-H-LH/0997/ld/78896/Lw

Schreiben vom 30.03.2012; Az: WSW-H-LH Wu 2012-79016

Die Forderungen der RWE-Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH werden als Nebenbestimmungen in diesen Bescheid aufgenommen.

B.4.16.30 RWW, Postfach 10 16 63, 45466 Mülheim an der Ruhr

Schreiben vom 16.01.2012; Az:RN04-590(4)Lü

Die RWW hat keine Bedenken gegen die geplanten Baumaßnahmen. Es wird lediglich auf die Beachtung der vorliegenden Schutzanweisung verwiesen.

B.4.16.31 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Saarstraße 12, 47058 Duisburg

Schreiben vom 16.02.2012; Az: PTI13/PB5

Die Forderungen und Hinweise werden in diesen Beschluss aufgenommen.

B.4.16.32 Unitymedia NRW GmbH, Kreuzweg 60, 47809 Krefeld

Schreiben vom 22.03.2012; ohne Az.

Belange der Unitymedia NRW GmbH sind nicht betroffen.

B.4.16.33 ThyssenKrupp Real Estate GmbH, ThyssenKrupp Allee 1, 45143 Essen

Schreiben vom 15.03.2012; Az: TKRE/CRE/GE-JS

Die Forderungen und Hinweise werden in diesen Beschluss aufgenommen.

B.4.16.34 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Ripshorster Str. 306, 46117 Oberhausen

Schreiben vom 19.03.2012; Az. OB 50-01.12 DB

Die Stellungnahme wurde namens und in Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände abgegeben.

Das Landesbüro der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen begrüßt zwar die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, lehnt aber den geplanten Neubau des 3. Gleises und den sonstigen Ausbau (Digitalisierung, Blockverdichtung) auf Grund der Belastung der Anwohner sowie Auswirkungen auf die hoch sensiblen Biotope und Arten ab. Dies wird im Anschluss im Einzelnen begründet.

Zunächst wird das fehlende „Gesamtverkehrskonzept Güterverkehr“ gerügt. Das Vorhaben stellt nach Auffassung des Landesbüros eine unnötige Konzentrierung des Güterverkehrs auf der Ausbaustrecke dar, wodurch der Personenverkehr und der regionale Güterverkehr auf der Schiene gefährdet werden und zugleich für die Anwohner eine in dieser Form vermeidbare Steigerung der von der Strecke ausgehenden Beeinträchtigungen - Lärm, Erschütterungen und visuelle Nachteile - erfolgt. Dies wäre dagegen durch eine Auffächerung der Verkehrsströme - Nutzung vorhandener Eisenbahntrassen, Ausbau der sogenannten Bypässe pp. - vermeidbar.

Statt einer Verdrängung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße ließe sich der Personenverkehr auf der Schiene verbessern und so Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Dies würde die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt durch den Straßenverkehr verringern und zugleich die Mobilität der betroffenen Bevölkerung im deutsch-niederländischen Grenzraum verbessern.

In Ihrer Gegenäußerung verweist die DB zunächst auf verschiedene Varianten, die im Rahmen des Planungsprozesses geprüft wurden: Im Zuge der Vorplanung wurden mehrere Varianten (trassenferner Neubau, Bau parallel zur BAB A 3, Tieferlegung der Gesamtstrecke, Wechsel der Ausbauseite, Reaktivierung der Strecke Oberhausen-Spellen-Wesel, Neubau Umfahrung Emmerich), wie in der Planfeststellungsunterlage Anlage 2 Erläuterungsbericht dargelegt, betrachtet. Wesentlich für die Trassenwahl waren v. a. die Gesichtspunkte Umwelt (Flächenverbrauch, Zer-

schneidung der Landschaft) Anzahl und Schwere der Betroffenheiten je Variante, die Realisierbarkeit und Kosten-/Nutzen-Überlegungen. Weiterhin wird darauf verwiesen, dass die Immissionssituation für die Anwohner an der Strecke durch die im Rahmen eines Ausbauvorhabens rechtlich vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen im Ergebnis verbessert würde.

Weiterhin wird durch die DB der Besorgnis widersprochen, der Ausbau führe zu einer Verdrängung des Personenverkehrs. Der Streckenausbau, die damit verbundene Kapazitätserhöhung sowie die Entmischung von langsamen und schnellen Zügen führten demnach im Gegenteil zu einer Optimierung der Betriebsführung, die eine Verbesserung des Personennahverkehrs auf der Schiene bewirken wird.

Eine räumliche Trennung einer neuen Strecke zur vorhandenen Strecke ergäbe demnach eine spürbar geringere Leistungsfähigkeit gegenüber einer dreigleisigen Strecke.

Entscheidung:

Ein fehlendes Gesamtverkehrskonzept lässt sich dem vorliegenden Ausbauvorhaben nicht entgegenhalten. Hinsichtlich der Variantenprüfung innerhalb der Verkehrsachse Niederlande-Oberhausen wird auf das Kap. B.4.3 verwiesen. Soweit für die Planfeststellungsbehörde ersichtlich, nimmt der Einwender allerdings nicht ausschließlich auf die Varianten im Planungsraum, sondern vor allem auf die überregionalen Trassenkorridore, vorliegend insbesondere Venlo - Kaldenkirchen und Oldenzaal - Bentheim Bezug.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass das vorliegende Ausbauvorhaben in die Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes aufgenommen wurde. Der hier niedergelegte Bedarfsplan stellt ein verkehrliches Gesamtkonzept dar, das im Planfeststellungsverfahren rechtliche Bindungswirkung entfaltet und im Übrigen die verkehrsplanerischen Erfordernisse des Güter- und Personenverkehrs aus bundesweiter Perspektive in den Blick nimmt und einer Gesamtplanung zuführt. Die Aussage, ein Gesamtverkehrskonzept fehle, wird daher zurückgewiesen. Ebenso kann die Befürchtung, der Personenverkehr werde durch das Bauvorhaben behindert, nicht nachvollzogen werden. Gerade die in den verschie-

denen Planunterlagen zu Grunde gelegten Verkehrszahlen machen deutlich, dass es keine Einbußen in diesem Sektor geben soll. Das dritte Gleis wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durch die Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs zu einer Verbesserung der Betriebsqualität beitragen.

Weiterhin wird der unzureichende Lärmschutz für den Kaisergarten bemängelt und die Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Nach Auffassung der Antragstellerin kann dagegen für Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen, Friedhöfe oder vergleichbare Flächen nach der 16. BImSchV kein Schallschutz gewährt werden. Hier fehle das Merkmal der Nachbarschaft. Wie jedoch aus der Anlage 13.3.B1 (Beurteilungspegelplan Tag) entnommen werden kann, werde der für Wohnen im Außenbereich hilfsweise herangezogene Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag auch zukünftig - bezogen auf den Schienenverkehrslärm der Ausbaustrecke - schon im Bereich der Minigolfanlage, d.h. unmittelbar östlich der Bahngleise eingehalten.

Entscheidung:

Die 16. BImSchV regelt den Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrslärm abschließend. Dies hindert die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht grundsätzlich daran, in Hinblick auf -von der genannten Verordnung unregelte Gesichtspunkte- im Rahmen der planerischen Abwägung zusätzliche Maßnahmen anzuordnen. Die Anordnung von Schallschutzmaßnahmen für den Kaisergarten scheidet jedoch aus, da die Immissionsgrenzwerte für den Außenbereich eingehalten werden und der Kaisergarten einschließlich der angrenzenden Erholungsanlagen bereits heute stark durch Verkehrsimmissionen geprägt ist, so dass von einer besonders ruhebedürftigen Erholungsnutzung nicht ausgegangen werden kann. Ein Schutz, der über den der Außenwohnbereiche hinausginge, ist vorliegend nicht geboten und wird daher abgelehnt.

Das Landesbüro hält weiterhin das Unfall-, Brandschutz- und Sicherheitskonzept für unzureichend und fordert eine Erweiterung der Sicherheitseinrichtungen entlang der Strecke, ohne diese zu spezifizieren.

Entscheidung:

Auf Kap. B.4.11 wird verwiesen.

Das Landesbüro weist ferner darauf hin, dass ein Teil der im Rahmen des Sicherheitskonzeptes geplanten Maßnahmen (z.B. Löschwasserbrunnen, Rettungswege einschl. Anlegung und dauerhafte Freihaltung) nicht als Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bewertet worden seien.

Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass alle baulichen Maßnahmen für die Umsetzung des Sicherheitskonzeptes erforderlich als Eingriff berücksichtigt wurden, im PFA 1.1 jedoch keine separaten (neu zu errichtenden) Zuwegungen für Rettungseinsätze vorgesehen sind, da die Trasse aufgrund der Lage im städtischen Bereich in regelmäßigen Abschnitten zugänglich ist.

Entscheidung

Dem Einwender ist zuzustimmen, dass grundsätzlich alle baulichen Anlagen, die vorliegend planfestgestellt wurden, in der Eingriffsregelung bewertet und ausgeglichen werden müssen. Es sind jedoch für die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt keine Anlagen erkennbar, die unzulässigerweise in der Eingriffsregelung unberücksichtigt geblieben sind. Es besteht daher insoweit kein Anlass für eine Ergänzung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes.

Das Landesbüro rügt ferner die unzureichende Berücksichtigung der bauzeitlichen Beeinträchtigungen.

Hierzu hat die Antragstellerin in der Gegenäußerung ausführlich Stellung genommen: Baubedingte Eingriffe werden, wie andere Eingriffe auch, im LBP bewertet, bilanziert und erforderlichenfalls kompensiert. Im LBP-Text Anlage 10.1 werden die baubedingten Biotopverluste als Konflikte TP 3 (Bauzeitliche Beanspruchung von Biotopen für den dreigleisigen Ausbau) und TP 4 (Bauzeitliche Beanspruchung von Biotopen für die Ersatzmaßnahmen zur Bahnübergangsbeseitigung) differenziert aufgeführt. Die zugehörige Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich erfolgt in

Tab. 13 (TP 3 und TP 4). In der rechnerischen Bilanzierung (Kapitel 5.3.3.3) wird analog verfahren und die diesbezügliche Vorgehensweise auch beschrieben.

Auf den LBP Karten (Anlagen 10.3 und 10.4) sind die Ausdehnungen der Baustraßen, BE-Flächen und Arbeitsstreifen analog zu den technischen Lageplänen des Vorhabens dargestellt. Der Gesamtumgriff der technischen Planung stellt den Rahmen der GIS-technischen Auswertung für den LBP dar. In den Maßnahmenplänen (Anlage 10.4) ist der geplante Zielzustand auf den bauzeitlich beanspruchten Flächen dargestellt, entweder die Umsetzung trassennaher Kompensationsmaßnahmen (kräftige Farbgebung mit Angabe der Maßnahmennummer) oder eine Wiederherstellung des Ursprungszustandes (blasse Farbgebung). Dieser Zielzustand wurde in die Berechnung des Planungswertes (Tab. 16) im Rahmen der rechnerischen Bilanzierung eingestellt.

In der Regel werden in Folge des Abstimmungsprozesses zwischen Technischem Planer und Umweltplaner bauzeitlich nur Biotoptypen mittlerer und geringer Wertigkeit beansprucht, die wiederherstellbar sind. In Einzelfällen einer unvermeidbaren bauzeitlichen Beanspruchung höherwertiger Biotope ist keine Wiederherstellung des Ursprungszustandes möglich, es ergibt sich eine dauerhafte Auswirkung. Diese wird rechnerisch durch eine Abwertung der Biotopwertes vom Ausgangs- zum Zielzustand berücksichtigt und fließt in den verbleibenden trassenfernen Kompensationsbedarf ein.

Entscheidung:

Zunächst ist festzuhalten, dass auch bauzeitliche Beeinträchtigungen grundsätzlich in der Eingriffsregelung zu berücksichtigen und ggf. auszugleichen sind. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde halten die von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen diesem rechtlichen Maßstab stand. Die beeinträchtigten Flächen sind im Übrigen in den beigelegten Konfliktplänen kartographisch umrissen. Ein Eintrag der exakten Flächengröße in die planerische Darstellung entspricht nicht fachlichen Standards und ist auch nicht erforderlich. Zweifel an einer vollständigen Berücksichtigung der bauzeitlichen Eingriffe ergeben sich nicht.

Schließlich fordert das Landesbüro eine Änderung des LBP bei jeder weiteren Änderung.

Entscheidung:

Bei jeder Änderung der Baumaßnahme, die eine Änderung der Eingriffssituation nach sich zieht, wird auch der LBP im jeweiligen Planänderungsverfahren angepasst. Werden durch eine Planänderung Umweltbelange berührt, wird auch das Landesbüro der Naturschutzverbände erneut beteiligt.

B.4.16.35 Stadt Oberhausen, Technisches Rathaus Sterkrade, Bahnhofstraße 66, 46145 Oberhausen

Schreiben vom 20.03.2012 und vom 09.11.2012; Az: 5-6-10/Woy./Schl.

Die Forderungen der Stadt Oberhausen werden als Nebenbestimmungen in diesen Beschluss aufgenommen, sofern sie nicht begründet zurückgewiesen werden. Die Forderungen der Feuerwehr werden unter dem Kap. B.4.11 behandelt.

Für die Inanspruchnahme der Flächen im Kaisergarten ist keine Zustimmung der Unteren Landschaftsbehörde oder ein Beschluss des Landschaftsbeirates nötig. Diese werden durch die Konzentrationswirkung der Planfeststellung ersetzt.

Die Flurstücke Gemarkung Buschhausen, Flur 23, Flurstück 57 und Gemarkung Oberhausen, Flur 46, Flurstücke 206, 211 und 212 können ohne weitere Beteiligung der Stadt Oberhausen für die geplante Baumaßnahme aufgrund dieses Bescheides in Anspruch genommen werden. Die Stadt Oberhausen war bereits als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Der Forderung, dass der städtische Sportplatz Gatterdam und das vereinseigene Gebäude des OTV von 1873 ständig über die Straße Am Kaisergarten erreichbar sein müssen, kann nicht stattgegeben werden. Die zeitweilige Beanspruchung der Parkplatzflächen und die Beeinträchtigung des Radverkehrs sind unvermeidlich. Dieses Vorgehen im Rahmen der Baumaßnahme ist am 16.04.2013 mit der Stadt

Oberhausen in einem Abstimmungstermin festgelegt worden. Dies gilt auch für die Umlegung des Radweges.

Zum Schutz der zuvor genannten Sportanlagen vor der Lärmbelastung infolge des projektbedingten Mehrverkehrs im Bereich des Kaisergartens kann keine zusätzliche Schallschutzwand angeordnet werden. Nach der 16. BImSchV ist für Parkanlagen, Sport- und Grünflächen, Friedhöfe oder vergleichbare Flächen kein Schallschutz vorgeschrieben. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt. Schallschutz ist jedoch auch auf Grund der Immissionswerte nicht geboten (s. Kap. B.4.5).

Seitens des Bereichs Gesundheitswesen der Stadt Oberhausen werden Forderungen gestellt die den vorbeugenden Gesundheitsschutz gewährleisten sollen:

- Weitergehende Optionen, die sich die DB vorbehält, sind für die jeweiligen Planabschnitte zu konkretisieren und im Bedarfsfall einer neuerlichen Prüfung zu unterziehen.

Die geplanten Schallschutzmaßnahmen sind im Erläuterungsbericht zusammengefasst und im Schallgutachten (Anlage 13.1 - 13.8) im Detail beschrieben. Dasselbe gilt für den Erschütterungsschutz (Anlage 14.1 - 14.3) sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Anlage 10.1 - 10.3). Die geplanten Maßnahmen erfüllen die gesetzlichen und technischen Vorschriften. Weitere darüber hinausgehende "Optionen" sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Forderung wird zurückgewiesen.

- Forderung nach ergänzender Bewertung und ergänzende Maßnahmen für ungenügend berücksichtigte Belange die sich auf Lärmschutzmaßnahmen für den Kaisergarten beziehen.

Die Planung orientiert sich an den geltenden gesetzlichen Anforderungen und dem aktuellen technischen Regelwerk. Darin sind mit nennenswertem Umfang die Belange des Gesundheitsschutzes abgebildet. "Ungenügend berücksichtigte Belange" sind nicht bekannt. Die Forderung wird zurückgewiesen.

- Forderung nach „neuen, leisen Technologien“ mit Schallreduktion an der Quelle.

Auf Kap. B.4.5.2.1.9 (Immissionsschutz) wird verwiesen.

- Zum vorbeugenden Gesundheitsschutz sollen die Folgeabschätzung und die notwendigen Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Die Ausbaustrecke (ABS 46/2) (Amsterdam-) Grenze D/NL- Emmerich - Oberhausen wurde im Planfeststellungsabschnitt gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) schalltechnisch untersucht und beurteilt. Ebenso sind entsprechende erschütterungstechnische Untersuchungen durchgeführt worden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (Schall) werden Gesundheitsbeeinträchtigungen ausgeschlossen. Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen sind nicht zu befürchten. Auf Kap. 4.2 wird verwiesen.

- Die Stadt Oberhausen meint, die Streichung des Schienenbonus sei zu berücksichtigen.

Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - BImSchV), aus der sich die Berücksichtigung des Schienenbonus ergibt, wurde zum 01.01.2015 angepasst. Seitdem ist für neue Schienenbauprojekte der Schienenbonus entfallen, was einer Verschärfung der Grenzwerte um 5 dB(A) entspricht. Aufgrund der bis zum 31.12.2014 zulässigen Berücksichtigung des Schienenbonus entsprechen die Planfeststellungsunterlagen als laufendes Verfahren dem geltenden Recht. Die Änderung der Schall 03 während des laufenden Verfahrens ist unbeachtlich. Der Einwand wird zurückgewiesen.

- Die Notfall- und Sicherheitskonzepte sollen dem bereits auf niederländischem Gebiet umgesetzten Standard angepasst und mit den hiesigen Feuerwehren abgestimmt werden.

Auf Kap. B.4.11 (Brand- und Katastrophenschutz) wird verwiesen.

- Baubedingte Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen, Staub und Blendungen sind bis auf das unabdingbare Maß zu vermeiden.

Die Forderung wird als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen.

- Beim Einsatz von passivem Schallschutz in Gebäuden sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

Die Forderung wird als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen.

Die Stadt Oberhausen meint, die Addition der Zugbewegungen in den Antragsunterlagen führt zu unterschiedlichen Ergebnissen. Die Lärmemissionsprognose sei mit den richtigen Annahmen (Zugbewegungen) durchzuführen.

Die vom Vorhabenträger vorgelegten Zugzahlen in den Antragsunterlagen sind von der Stadt Oberhausen nicht korrekt addiert worden. Vermutlich handelt es sich bei den genannten Zahlen ($420+97=517$) um die Summe aller Züge aller Strecken (Summe der Zugzahlen aus Tabelle 36, 37, 38 der Anlage 12.2 Umweltgutachten). Dabei wurde nicht berücksichtigt, dass die Züge des Streckenabschnitts Oberhausen Hbf - Oberhausen Hbf Obn (Tabelle 36 - Strecken 2270/2271) u.a. in die zwei Streckenabschnitte Oberhausen Hbf Obn - Oberhausen-Buschhausen (Tabelle 37 - Strecken 2271) bzw. Oberhausen Hbf Obn - Oberhausen-Sterkrade (Tabelle 38 - Strecken 2270/2279) übergehen. Summiert man die Zugzahlen aus Tabelle 37 und 38 ergibt dies 312 Züge (statt 517). Analog verhält es sich mit den im Schallgutachten genannten Zugzahlen: Die Summe der Zugzahlen an den Strecken 2270, 2271, 2279 und 2321 ergibt ebenso 312 Züge (statt 357). Die Strecke 2321 wurde im Umweltgutachten nicht separat ausgewiesen. Die Zahlen sind somit identisch. Zugzahlen variieren naturgemäß mit jeder Abzweigstelle, von denen es gerade im Bereich Oberhausen mehrere gibt. Die im vorstehenden Erläuterungsbericht (Tabelle 1) für den Streckenabschnitt Oberhausen - Wesel genannten Zugzahlen von $259 + 87 = 346$ entsprechen den Zugzahlen im Bereich Oberhausen-Sterkrade (PFA 1.2) und sind daher nicht direkt mit den vorgenannten Zahlen vergleichbar. Sie stellen die maximalen Zugzahlen im gesamten Streckenabschnitt dar, entsprechend der im

Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellten Prognose für den Planungshorizont 2025.

Hinsichtlich der Einwendung zu den Erschütterungen verweise ich auf Kap. B.4.5.2.2

Die Forderung nach einer Lärmschutzwand für den Bereich des Kaisergartens wird zurückgewiesen. Der für diesen Bereich hilfsweise herangezogene Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB/(A) für Wohnen im Außenbereich wird bereits im Bereich der Minigolfanlage eingehalten.

Die Forderung nach Wiederherstellung der alten Wegeverbindungen nach Abschluss der Bauarbeiten wird als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen.

Die Forderung nach aktivem Lärmschutz für die sog. „Emscherinsel“ in Oberhausen wird zurückgewiesen. Für Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen, Friedhöfe oder vergleichbare Flächen kann nach der 16. BImSchV kein Schallschutz gewährt werden. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt. Auch als Ausfluss einer zusätzlichen Abwägungsentscheidung scheidet Schallschutz vorliegend aus, da die Immissionssituation ähnlich wie am Kaisergarten einzustufen ist.

Es wird als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen, dass die Inanspruchnahme von Parkflächen am Stadion Niederrhein für die Baumaßnahme sowie die Umleitung von Radwegen mit der Stadt Oberhausen abzustimmen ist.

Zwischen der Lindnerstraße und Grafenbusch bzw. dem sog. „Osterfelder Kessel“ wird die Radwegverbindung unterbrochen. Als Nebenbestimmung wird aufgenommen, dass nach den Bauarbeiten der bisherige Zustand wieder herzustellen und auf die Unterbrechung frühzeitig an geeigneten Standorten hinzuweisen ist. Grundsätzlich sind für unterbrochene Fußgänger- und Radwege Ersatzwege herzustellen. Sollte dies ausnahmsweise vorübergehend nicht möglich sein, ist in Zusammenarbeit mit der Stadt Oberhausen festzulegen, wie in diesen Fällen zu verfahren ist.

Die Stadt Oberhausen fordert die Einbeziehung des Kaisergartens in die Untersuchung und Maßnahmenpakete zur Erschütterungsprognose.

Die Forderung wird zurückgewiesen, da der Kaisergarten im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung ausreichend berücksichtigt worden ist. Es wurde festgestellt, dass sich hier keine Betroffenheiten ergeben werden.

Für die auf der "Emscherinsel" befindlichen Sportnutzungen (Sportfreiflächen) kann ebenfalls kein Lärmschutz gefordert werden. Für Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen, Friedhöfe oder vergleichbare Flächen kann nach der 16. BImSchV kein Schallschutz gewährt werden. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt.

Die Stadt Oberhausen fordert für den Bereich Rothof-/Rosastraße aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der in dem Bereich bestehenden kleinen Ansiedlung.

Der Forderung wird statt gegeben. Dazu wird auf Kap. A.4.2.1.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Lärmschutzkonzept berücksichtigt die durch die Blockverdichtung und den dreigleisigen Ausbau gemeinsam entstehenden Mehrverkehre. Die Anlage, Erschließung und der Betrieb sowie die Reinigung der Baustelleneinrichtungsflächen und der angrenzenden öffentlichen Straße werden als Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen.

Die Baustraße im Kaisergarten ist der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Durch einen parallel bestehenden Fußgängerweg im Bestand ist der Kaisergarten auch während der Bauzeit für Fußgänger nutzbar.

Die Baustelleneinrichtungsfläche am Rhein-Herne-Kanal beinhaltet eine Krananlage deren Nutzung eingeschränkt wird und zeitweise ganz eingestellt werden muss.

Diese Einschränkungen sind auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren.

Die Erschließung der Baustelleneinrichtungsflächen und die Führung des Baustellenverkehrs sind mit der Stadt Oberhausen abzustimmen. Für jede Baustelle sind die Auswirkungen und die zu treffenden Maßnahmen (Beschilderungen, Absperrungen, provisorische Umbaumaßnahmen, Reifenwaschanlagen, signaltechnische Änderungen) individuell zu prüfen. Diese Vorgabe wird als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen.

Untere Landschaftsbehörde, Stadt Oberhausen

Die Stadt Oberhausen weist darauf hin, dass an verschiedenen Stellen in den Planunterlagen als eine der zu beachtenden Planungsgrundlagen der Regionalplan Düsseldorf (ehemals Gebietsentwicklungsplan, GEP 99) zitiert wird. Für das Stadtgebiet von Oberhausen ist an dessen Stelle der Regionale Flächennutzungsplan der Städte Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen (RFNP) getreten, der seit Mai 2010 Rechtskraft erlangt hat. Dies betrifft z. B. den Erläuterungsbericht (Anlage 2), Seite 10, oder die Grundlagen der Umweltplanung - Spezieller Teil / Erläuterungsbericht (Anlage 12.2), S. 11. Entsprechendes gilt für die Aussagen zum Flächennutzungsplan (z.B. Anlage 12.2, S. 12), der ebenfalls durch den RFNP abgelöst wurde. Die Zielaussagen sind entsprechend zu überarbeiten.

Die Antragstellerin räumt ein, dass der RFNP, da er erst nach Fertigstellung des Grundlagenteils der Umweltplanung (Vorplanung) rechtskräftig wurde, nachträglich in die Unterlagen eingearbeitet werden musste. Dazu wurde für die Offenlage der Textteil Anlage 12.2, Kapitel 2.2 bereits um die Kernaussagen des RFNP ergänzt (siehe dort). Die digitalen Daten als Grundlage der UVS wurden ebenso für die Offenlage bereits an den RFNP angepasst, erkennbar an der Darstellung des Bereiches am Stadion Niederrhein als Sonderbaufläche (Kürzel „S“). Es wird weiterhin eingeräumt, dass eine vollständige textliche Aktualisierung der Aussagen zum Regionalplan bei der Überarbeitung nicht stattgefunden hat, da sich hieraus keine relevanten Änderungen im Hinblick auf die Einschätzung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergaben. Entscheidungsrelevante Änderungen wurden dagegen nach Auffassung der Antragstellerin berücksichtigt.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, der Forderung der Stadt Oberhausen nach Anpassung der Unterlagen nachzukommen.

Entscheidung:

Eine Änderung der Planunterlagen ist nur dann erforderlich, wenn sich hierdurch eine Änderung der Entscheidungsgrundlage ergibt oder die Anstoßwirkung verfehlt wird. Die relevanten Änderungen durch die Inkraftsetzung des RFNP wurden von der Antragstellerin berücksichtigt. Das im Übrigen noch auf eine veraltete Planungsgrundlage abgestellt wird, stellt einen redaktionelle Fehler dar, der auf das Abwägungsergebnis ohne Einfluss bleibt, zumal die Stadt Oberhausen die Planfeststellungsbehörde auf die zutreffende bauleitplanerische Grundlage hingewiesen hat.

Des Weiteren fehlt in der Anlage 12.2 "Grundlagen der Umweltplanung - Spezieller Teil / Erläuterungsbericht" im Kapitel 2.7 "Sonstige verbindliche Planungen" der Lärmaktionsplan Oberhausen (gemäß § 47 d BImSchG). Er wurde am 03.05.2010 vom Rat der Stadt beschlossen und enthält in Bezug auf den Schienenlärm als mit den Baulastträgern abgestimmte Maßnahme den Hinweis auf die im Rahmen der Planfeststellung für die ABS 46/2 festzulegenden Lärmvorsorgemaßnahmen.

Die Antragstellerin macht geltend, dass der Lärmaktionsplan Oberhausen erst nach Fertigstellung des Grundlagenteils der Umweltplanung durch die Stadt beschlossen wurde und somit nicht mehr in die Unterlagen einfließen konnte. Sie sagt zu, die Aussagen des Lärmaktionsplans im Grundlagentext Anlage 12.2 und erforderlichenfalls in der UVS zu ergänzen. Geänderte Einschätzungen der UVS zu den Schallauswirkungen des Vorhabens ergeben sich daraus nicht. Die Stadt Oberhausen hat darauf hingewiesen, dass die zugesagten Änderungen im Deckblattverfahren nicht erfolgt sind.

Entscheidung:

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Anwendung der Lärmindizes der Lärmaktionsplanung in Verfahren zur Vorhabenzulassung verneint (BVerwG, 14.05.2008, 4 B 43/07). Schallschutzmaßnahmen werden aus der 16. BImSchV abgeleitet. Ein

fachrechtliches Planfeststellungsverfahren muss Maßnahmen eines Aktionsplans nicht umsetzen, darf die Zielerreichung jedoch nicht verhindern oder wesentlich erschweren. Dafür gibt es vorliegend keine Ansatzpunkte. Die auf Bahnanlagen bezogenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans beziehen sich auf den Bau aktiver Lärmschutzmaßnahmen, die auch nach Planfeststellung des vorliegenden Vorhabens ohne zusätzliche Erschwernisse möglich sind, bzw. durch den vorliegenden Beschluss sogar festgesetzt werden.

Für den Außenbereich, soweit er nicht als Außenwohnbereich eingestuft werden muss, ist demnach ein Grenzwert von 64 dB(A) (Mischgebiete) anzusetzen, der im Kaisergarten eingehalten wird. Für die Einstufung des Kaisergartens ergeben sich aus dem Lärmaktionsplan im Übrigen keine Besonderheiten. Zwar sind hier sogenannte „Ruhige Gebiete“ benannt. Die Stadt Oberhausen hat jedoch darauf verzichtet, den Kaisergarten als ein Solches auszuweisen.

Die Parameter, die in die Berechnungen der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13 der Planunterlagen) eingegangen sind, sowie die Berechnungen selbst sind plausibel und entsprechen den geltenden (Rechts-)Vorschriften. Im Ergebnis wird für das Prognosejahr 2025 eine erhebliche Lärmbelastung durch den Schienenverkehr auf der Strecke prognostiziert, die bei insgesamt 5 Gebäuden einen Anspruch auf passiven Schallschutz hervorruft. Als aktive Schallschutzmaßnahme ist im äußersten Norden des PFA 1.1 eine 170 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand auf der östlichen Seite der Strecke geplant, wodurch die Wohnbebauung im Bereich Beeckerortstraße geschützt wird.

Weiterhin wird eine zusätzliche Lärmschutzwand in Länge von 250 m Länge angeordnet.

Für die östlich der Trasse gelegenen Wohngebäude an der Rothofstraße, vgl. Kap. B.4.5.2.1. Der Forderung der Einwenderin wird insoweit gefolgt.

Entscheidung:

Auf Nebenbestimmungen zum Schallschutz wird verwiesen.

Für das intensiv genutzte regional bedeutsame Erholungsgebiet Kaisergarten ist keinerlei Schallschutz vorgesehen. In der UVS (Anlage 12) wird zwar darauf hingewiesen, dass die Beeinträchtigung der Erholungseignung nach Bedeutung und Intensität der Schallemissionen sehr hoch ist und der Orientierungswert für Schall in Erholungsgebieten mit mindestens hoher Bedeutung (55 dB(A)) dauernd überschritten wird (Anlage 12.15 - UVS Teil D, Kapitel 1.2). Dennoch wird der Kaisergarten unter Verweis auf die Regelungen der 16. BImSchV nicht als schutzbedürftig und anspruchsberechtigt eingestuft.

Die Antragstellweil weist darauf hin, dass für Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen, Friedhöfe oder vergleichbare Flächen ihrer Auffassung nach gemäß der 16. BImSchV kein Schallschutz gewährt werden kann. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt.

Wie jedoch aus der Anlage 13.3.B1 (Beurteilungspegelplan Tag) entnommen werden kann, wird der für Wohnen im Außenbereich hilfsweise herangezogene Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag auch zukünftig - bezogen auf den Schienenverkehrslärm der Ausbaustrecke - schon im Bereich der Minigolfanlage, d.h. unmittelbar östlich der Bahngleise eingehalten.

Entscheidung:

Der Gesetzgeber hat darauf verzichtet, in der – für den Ausbau von Verkehrswegen einschlägigen- 16. BImSchV Grenzwerte für Freiräume festzusetzen, die nicht als „Nachbarschaft“ anzusehen sind. Insofern sind die Auswirkungen auf die Erholungsnutzung abwägend zu bilanzieren. Hier fällt insbesondere ins Gewicht, dass der Kaisergarten bereits heute einer relativ intensiven Belastung durch Verkehrsräusche unterliegt. Insofern ist auch hier die Frage entscheidend, ob sich die Situation durch die Ausbaumaßnahme in relevanter Weise verschlechtert. Weiterhin wird hier der Grenzwert der BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete tagsüber bereits in geringem Abstand zur Strecke eingehalten. Die Forderung nach weiterem Schallschutz für den Kaisergarten wird daher abgewiesen.

Die Stadt Oberhausen bestätigt, dass der LBP korrekt und nachvollziehbar entwickelt wurde und das Maßnahmenkonzept im Einklang mit dem Landschaftsplan steht. Die Umsetzung der im LBP beschriebenen Maßnahmen ist durch Nebenbestimmungen sicherzustellen:

- Dabei sind insbesondere auch die Ausführungen in Anlage 10.2 zur Biotopentwicklung, -pflege und dauerhaften Sicherung der einzelnen Maßnahmen zu regeln.
- Die ökologische Baubegleitung hat in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde zu erfolgen.

Die Antragstellerin erklärt sich mit den Nebenbestimmungen einverstanden.

Entscheidung

Der LBP wird als Teil der Planunterlagen festgesetzt. Die Maßnahmen sind damit entsprechend der Vorgaben dieses Teilplans umzusetzen. Weiterer Vorgaben hierzu im Beschluss bedarf es nicht. Die Umweltfachliche Bauüberwachung hat sich hinsichtlich ihrer Aufgabenerfüllung mit allen Umweltfachbehörden, so auch der Unteren Landschaftsbehörde, abzustimmen. Auf die entsprechende Nebenbestimmung wird verwiesen.

Von dem Vorhaben werden geschützte Flächen randlich 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. Es wird darauf hingewiesen, dass insofern der Landschaftsbeirat hierzu nicht gehört werden muss. Gleichwohl ist der Landschaftsbeirat über die Planung informiert worden und wird hierzu eine eigene Stellungnahme abgeben.

Die Erforderlichkeit von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses betrifft folgende Schutzgebiete:

- LSG 1.2.13 - Landschaftsschutzgebiet "Kaisergarten" sowie
- LSG 1.2.12 - Landschaftsschutzgebiet "Grafenbusch".

In diesen Schutzgebieten werden die folgenden Verbote verletzt:

- Verbot bauliche Anlage sowie Verkehrsanlagen, Wege und Plätze und deren Nebenanlagen zu errichten oder zu ändern,
- Verbot Landschaftselemente wie Bäume, Kopfbäume, Sträucher, Hecken oder sonstige Gehölze, Staudensäume, Hochstaudenfluren und Röhrichte ganz oder teilweise zu beschädigen, auszureißen, auszugraben oder auf andere Weise in ihrem Wachstum oder Bestand zu gefährden,
- Verbot ober- oder unterirdische Versorgungs- und Entsorgungsleitungen einschl. Fernmeldeeinrichtungen zu errichten oder zu ändern,
- Verbot Aufschüttungen, Verfüllungen, Veränderungen der Oberflächengestalt des Bodens, Abgrabungen, Ausschachtungen und Sprengungen vorzunehmen, - Verbot künstliche Gewässer anzulegen, Entwässerungsmaßnahmen durchzuführen sowie den Grundwasserflurabstand zu ändern.

Entscheidung:

Die Verbotsverletzungen von Schutzgebietsverordnungen bzw. des Landschaftsplans gehen aus den Planunterlagen hervor und stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die Befreiung gem. § 67 BNatSchG wird auf Grund überwiegender öffentlicher Belange mit dem vorliegenden Beschluss erteilt.

Für das nach § 30 BNatSchG bzw. § 62 LG geschütztes Feuchtbiotop zwischen Emscher und A 42 gilt das Verbot aller Maßnahmen und Handlungen, die zu einer erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung führen können. Eine unmittelbare Flächenbeanspruchung des abgegrenzten Biotops erfolgt nicht. Nicht auszuschließen sind allerdings indirekte bauzeitliche Auswirkungen.

Entscheidung:

Eine Inanspruchnahme des genannten Biotopes ist nicht erforderlich. Eine Befreiung für eine gezielte Inanspruchnahme bzw. versehentliche Schädigung wird ausdrücklich nicht erteilt. Vielmehr ist das Feuchtbiotop durch geeignete bauzeitliche Maßnahmen wirksam gegen jede Schädigung zu schützen.

Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Des Weiteren macht die Stadt Oberhausen verschiedene Mängel des LBP im Detail deutlich.

Entscheidung:

Die beschriebenen Mängel sind entweder im Deckblatt behoben worden, oder schlagen nicht in die Gesamtbewertung durch. Eine weitere Korrektur ist daher nicht erforderlich.

Bei der Maßnahme "VASB 2 Schutzzaun für Amphibien während der Bauzeit" sollte anstelle einer "regelmäßigen" ein "tägliche" Leerung der Fangeimer vorgesehen werden.

Entscheidung:

Der Forderung wird entsprochen. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Die in Tabelle 14-16 angegebenen Flächengrößen sind nicht überprüfbar, da die aufgeführten Biotoptypenflächen in den Karten nicht zu verorten sind. Dieses wird v. a. bei eventuellen Änderungen der Planung im weiteren Verfahren und dadurch erforderlichen Anpassungen der Eingriffsbilanzierung als problematisch angesehen. Insbesondere zu den in Tabelle 18 aufgeführten Biotoptypenflächen mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung wäre eine kartenmäßige Darstellung hilfreich.

Die Antragstellerin weist darauf hin, dass die Ermittlung der Flächengrößen für Bestand, Eingriffe und Planung mit größtmöglicher Genauigkeit mit einem Geografischen Informationssystem erfolgt. Dabei können einer Eingriffs-Einzelfläche auch mehrere Ausgleichs-Einzelflächen zugeordnet werden und umgekehrt. Eine Beschriftung aller einzelnen Flächen wäre technisch zwar möglich, würde aber weder die Nachvollziehbarkeit noch die Genauigkeit der Arbeit verbessern. Aufgrund der Vielzahl und Kleinräumigkeit der vom Eingriff betroffenen Biotoptypen einerseits und

der geplanten Zielbiotoptypen andererseits wären die Karten zudem bei zusätzlicher Darstellung der einzelnen Flächengrößen nicht mehr lesbar. Deshalb wird auf diese Darstellung verzichtet.

Entscheidung:

Auf die Entscheidung zum selben Vortrag der Höheren Landschaftsbehörde wird verwiesen.

Es ist zu beachten, dass beim Konflikt TB 8 (Bahn km 2.29-2,36) außer der möglichen bauzeitlichen Beeinträchtigung des gesetzlichen § 62 LG NW Biotops Nr. 4507-201 auch eine Population des von der Biologischen Station Westliches Ruhrgebiet und NABU Oberhausen im Jahr 2007 kartierten, in der Anlage 10.7 (Artenschutzprotokolle) nicht aufgeführten, Kammmolches beeinträchtigt werden könnte.

Die Antragstellerin hat die Angaben zum Kammmolch im Deckblattverfahren ergänzt und verweist auf die Maßnahmen VASB 2 (Amphibienschutzzaun während der Bauzeit).

Entscheidung

Durch die Nebenbestimmungen des vorliegenden Beschlusses wird eine Schädigung des Kammmolchlebensraums wirksam ausgeschlossen. Eine Ausnahme ist daher nicht erforderlich.

Die Forderungen der Feuerwehr der Stadt Oberhausen werden in Kap. B.4.11. behandelt.

B.4.17 Private Einwendungen

B.4.17.1 Privateinwendung (P1)

Einwendung vom 05.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Entscheidung:

Das Flurstück 113 in der Stadt Oberhausen, Gemarkung Buschhausen, Flur 16, wird zum größten Teil für die geplante Baumaßnahme benötigt und der entsprechende Teil durch den Vorhabenträger erworben. Es verbleibt eine Restfläche die nur vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden soll.

Die verbleibende Restfläche ist für den Eigentümer nicht mehr wirtschaftlich nutzbar. Aus dem Grunde ist vom Vorhabenträger das gesamte Grundstück für die Baumaßnahme zu erwerben. Über die Höhe der Erwerbskosten ist in einem Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Sofern bereits vorzeitig bestehende Miet- oder Pachtverträge zu kündigen sind, ist der Eigentümer entsprechend zu entschädigen.

B.4.17.2 Privateinwendung (P2)

Einwendung vom 07.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Wertverlust:

Die Einwenderin macht geltend, dass ihr Grundstück extrem an Wert verliert.

Entscheidung:

Ein Entschädigungsanspruch besteht nur bei unmittelbarer Grundstücksinanspruchnahme. Mittelbare Wertverluste sind hingegen hinzunehmen und dementsprechend nicht zu entschädigen.

Lärmschutz:

Die Einwenderin fordert wirksamen aktiven Schallschutz

Entscheidung:

Siehe dazu unter A.4.2.1.2

Unfallgefahr und Gefährdung der Anwohner:

Durch die zusätzlichen Gleise werden mehr Zugfahrten möglich als derzeit, wodurch sich die Unfallgefahr insbesondere mit Gefahrgütern erhöht. Ein Wall entlang der Strecke würde die Sicherheit der Anwohner erhöhen.

Entscheidung:

Die Eisenbahn ist eines der sichersten Verkehrsmittel insbesondere beim Transport von Gefahrgütern.

Die DB Netz AG ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, den Betrieb sicher zu führen. Durch die Einhaltung/Anwendung der gültigen Regelwerke und der Regeln der Technik wird dies gewährleistet. Anforderungen aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes werden bei Planung, Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen berücksichtigt. Diese Anforderungen sind mit den Innenministerien der Länder und dem Eisenbahnbundesamt abgestimmt (Einführung der Richtlinie beim Eisenbahn-Bundesamt am 07.12.2012).

Bezüglich der Sicherheit steigern Wälle und Wände die Risiken, da im Falle einer Havarie Schutzmaßnahmen durch solche Einbauten erschwert werden.

Ein Wall entlang der Strecke wird deshalb abgelehnt.

Schadenersatz und Beweissicherung

Die Einwenderin fürchtet durch Bau und späterem Betrieb der Ausbaustrecke Schäden und fordert Beweissicherung hinsichtlich Schäden am Haus als auch an der Kleinkläranlage im Garten und des Flüssiggastanks mit Rohrleitungssystem.

Entscheidung:

Da die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen", Teil 3 vom Februar 1999 eingehalten wird, sind Schäden am Gebäude und den anderen Anlagen durch den Betrieb der Ausbaustrecke nicht zu erwarten.

Ob die Anhaltswerte durch baubedingt Erschütterungen überschritten werden, ist erst nach Festlegung des Bauverfahrens und der eingesetzten Baumaschinen – absehbar. Es ist jedoch auch hier zu erwarten, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine Gebäudeschäden eintreten werden.

Unabhängig davon ist an Gebäuden, Gastanks etc., die von baubedingten Erschütterungen betroffen sein könnten, vor Beginn der Bauarbeiten grundsätzlich eine gebäudetechnische Beweissicherung vorzunehmen. Sollten nach Abschluss der Arbeiten Bauwerksschäden nachgewiesen werden, sind diese gemäß dem Verursacherprinzip zu entschädigen. Maßgebend für die Zulässigkeit von Erschütterungen ist in der Regel nicht der Schutz des Gebäudes sondern der Schutz des Menschen. Hier sind in der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 vom Juni 1999 Anhaltswerte genannt, bei deren Einhaltung keine erheblichen Belästigungen für die Menschen in Wohnungen oder ähnlich genutzten Räumen zu erwarten sind. Im vorliegenden Fall ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Betroffenheit der Anwohner nicht auszuschließen. Daher ist im weiteren Verfahren vor und nach dem Streckenausbau eine erschütterungstechnische Beweissicherung durchzuführen (Kap. A.4.2.2.1 dieses Beschlusses).

Für Bergsenkungsschäden an dem Gebäude ist die DB AG nicht verantwortlich.

BÜ Rosastraße/SÜ Rothofstraße:

Die Einwenderin möchte dass die neue Straßenüberführung Rothofstraße nur für Radfahrer und Fußgänger zugelassen wird.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach § 3 EKrG ist die Vorhabenträgerin gehalten, Bahnübergänge zu beseitigen und durch höhenfreie Überführungsbauwerke zu ersetzen, wodurch eine höhere Verkehrssicherheit geschaffen wird.

Darüber hinaus nimmt mit dem dreigleisigen Ausbau der Eisenbahnverkehr zu mit der Folge, dass die Schließzeiten der Bahnübergänge deutlich steigen. Derartige Verzögerungen des Straßenverkehrs durch geschlossene Bahnübergänge werden durch Überführungsbauwerke grundsätzlich vermieden. Die Stadt Oberhausen als Straßenbaulastträger begrüßt den Bau einer Straßenbrücke. Sie kann mit verkehrsregelnden Maßnahmen gegen eine befürchtete „Raserstrecke“ vorgehen.

Nach Angabe der Einwenderin wird der BÜ Eichenstraße gelegentlich durch lange Züge 10 – 20 Minuten blockiert. In den Fällen wären die Häuser im Gleisdreieck ohne die Straßenüberführung Rothofstraße für Polizei, Rettungswagen oder Feuerwehr nicht erreichbar.

B.4.17.3 Privateinwendung (P3)

Einwendung vom 15.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

BÜ Rosastraße/SÜ Rothofstraße:

Die Einwender möchten dass die neue Straßenüberführung Rothofstraße nur für Radfahrer und Fußgänger zugelassen wird.

Entscheidung:

Siehe dazu unter Kap. B 4.17.2

Lärmschutz:

Die Einwender fordern wirksamen aktiven Schallschutz

Entscheidung:

Siehe dazu unter Kap. A .4.2.1.2

BÜ Rothofstraße:

Die Einwender fordern die Verlegung der Straßenüberführung von der Rothofstraße zur Rosastraße.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Auf Grund der Höhenverhältnisse und der notwendigen Rampenlängen lässt sich die Straßenüberführung nicht in den Bereich der Rosastraße verlegen. Des Weiteren würde hier ein Konflikt mit dem Kreuzungsbauwerk der Strecke 2206 Abzweig Grafenbusch entstehen. Der Straßenbaulastträger kann Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vornehmen oder Tempo-30-Zonen ausschildern.

B.4.17.4 Privateinwendung (P4)

Einwendung vom 20.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

BÜ Rothofstraße:

Der Einwender regt an, die Brücke Rothofstraße so zu gestalten, dass sie nur im Wechselverkehr genutzt werden kann.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Der BÜ Rosastraße muss im Rahmen des Ausbaus der ABS 46/2 Oberhausen – Emmerich nach § 3 EKrG beseitigt werden. Die Stadt Oberhausen benötigt die neu zu bauende Rothofstraße als Ersatz für diese Straßenverbindung unter anderem zur Sicherung der Erreichbarkeit durch Rettungsdienste. Der Straßenbaulastträger kann Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vornehmen oder Tempo-30-Zonen ausschildern.

B.4.17.5 Privateinwendung (P5)

Einwendung vom 21.03.2012 und vom 28.11.2014

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Verwässerung eines landwirtschaftlich genutzten Grundstücks :

Die Eigentümerin und der Pächter fürchten, dass ihr Flurstück 29, das an die Rampe zur Straßenüberführung Rothofstraße grenzt, durch Niederschlagswasser verwässert wird. Sie lehnen daher die Anlage der Straße mit Böschung ab.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Zwischen Straße und Rad-/Gehweg verläuft ein Grünstreifen, dieser wird muldenförmig ausgebildet und zur Versickerung des Fahrbahnwassers herangezogen. Das auf den Böschungen anfallende Wasser versickert direkt im Böschungsbereich. Um eine Durchnässung des angrenzenden Bereiches (sollte das Oberflächenwasser nicht im Böschungsbereich vollständig versickern) zu vermeiden, werden Mulden angeordnet. Eine Verwässerung des Ackerflurstücks wird so verhindert.

Die landwirtschaftlichen Nutzflächen der Einwender müssen erreichbar bleiben.

Entscheidung:

Der Forderung wird stattgegeben.

Eine Erschließung dieses Flurstückes ist über die Forsterbruchstraße sowie die Latenkampstraße möglich. Eine Abstimmung mit den Eigentümern über gegebenenfalls erforderliche Unterbrechungen in der Gehölzstruktur zur Erreichbarkeit von Flächen wird in den weiteren Planungsphasen erfolgen. Die Vorhabenträgerin hat die Erreichbarkeit mit schwerem landwirtschaftlichem Gerät zu gewährleisten.

Entschädigung für wirtschaftliche Schäden durch Flächenreduzierung bzw. Aufhebung von Pachtverträgen und Inanspruchnahme von Grundeigentum.

Entscheidung:

Der Forderung wird stattgegeben.

Eine Verkleinerung der Fläche ist unumgänglich. Der Flächenverlust wird durch eine Entschädigung gegenüber dem Eigentümer wirtschaftlich ausgeglichen, soweit durch die Flächenreduzierung nachweislich ein Schaden entsteht. Die entschädigungsrelevante Bewertung der Entzugsflächen und für die sonstigen Behinderungen oder Betriebseinschränkungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens festgelegt. In diesem Verfahren wird auch die Auswirkung des bestehenden Mastes der 110-kV-Leitung auf die Bewirtschaftung zu bewerten sein.

Soweit Pachtverträge vorzeitig gekündigt werden müssen, werden entsprechende Pachtaufhebungsentschädigungen gezahlt. Die Höhe solcher Entschädigungen werden im Rahmen eines Entschädigungsfestsetzungsverfahrens bzw. auf vertraglicher Basis bilateral zwischen der Vorhabenträgerin und betroffenen Eigentümern bzw. Pächtern geregelt.

Dies gilt auch bei Inanspruchnahme weiterer Flurstücke im Rahmen der Baumaßnahme.

Die Einwender lehnen die Inanspruchnahme der Flurstücke 8, 9, 10, 11 und 12 in der Flur 12 ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Diese Baustraße ist für den Bau des neuen Gleises zwingend erforderlich, da von hier aus die entsprechenden Arbeiten für den Gleisbau und die neue Straßenüberführung (SÜ) Rosa-/Rothofstraße ausgeführt werden.

Die geplanten Anpflanzungen an den neuen Böschungen der Straßenüberführung Rothofstraße werden abgelehnt.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Durch die Anordnung der nach dem Umweltrecht geforderten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im unmittelbaren Baubereich (hier: Anpflanzungen an Böschungen) werden die Störungen der Umwelt durch den Bau der Ausbaustrecke 46/2 kompensiert. Dabei richtet sich die Lage der Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe nach naturschutzfachlichen, landschaftspflegerischen Kriterien, die sich grundsätzlich nicht an administrativen Grenzen orientieren können. Ein subjektiv-öffentliches Recht haben Nachbarn nicht, dass ihren Grundstücken Licht und Sonne nicht entzogen wird, soweit das geplante Vorhaben nach den Abstandsflächenregelungen und den sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, wie vorliegend, zulässig ist. Die Einwender müssen eine dadurch entstehende Verschattung hinnehmen. Die Abstandsflächenregelungen gelten für bauliche Anlagen und nicht für landwirtschaftliche Nutzflächen. Naturgemäß können der Eintrag von Diasporen und eine etwaige Einwurzelung in die Nutzfläche des Einwenders in Grenzzonen zur Maßnahmenfläche nicht unterbunden werden und sind entschädigungslos hinzunehmen.

Die Einwender fordern Pflegemaßnahmen bei Kompensationsmaßnahmen.

Entscheidung:

Der Forderung wird stattgegeben.

Die Kompensationsmaßnahmen sind zu kontrollieren und zu pflegen. Bei der Ausführungsplanung sind detaillierte Pflegekonzepte/-pläne aufzustellen.

Entschädigung für die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen für Kompensationsmaßnahmen.

Entscheidung:

Die Inanspruchnahme von Grundeigentum der Einwander ist grundsätzlich zu entschädigen.

Ein grundsätzlicher Entschädigungsanspruch ist damit festgelegt. Über die Höhe der Entschädigung wird in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden, sofern sich die Parteien nicht untereinander einigen.

Entschädigungszahlung für die vorübergehende Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Entscheidung:

Die vorübergehende Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen ist zu entschädigen.

Über die Höhe der Entschädigung können sich die Parteien einigen. Sollte keine Einigung erzielt werden, ist die Entschädigung in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren festzulegen.

Geforderte Nebenbestimmungen

Entscheidung:

Die geforderten Nebenbestimmungen werden in diesen Beschluss unter Kap. A.4.8.2 und A.4.8.3 aufgenommen.

Vor Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken verhandeln der Vorhabenträger und die Eigentümer bzw. Pächter über die Modalitäten der Inanspruchnahme und Entschädigung.

B.4.17.6 Privateinwendung (P6)

Einwendung vom 14.02.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Lärmschutz für die Gedenkhalle im Schloss Oberhausen

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Schloss Oberhausen befindet sich in einem Abstand von ca. 650 m östlich der Eisenbahnstrecke. In der Anlage 13.3.B1 (Beurteilungspegelplan Tag) ist die zukünftige Schallimmissionssituation am Tag, d.h. zwischen 6:00 und 22:00 Uhr, dargestellt. Danach betragen die Beurteilungspegel im für die Nutzung des Außenbereichs für die Beurteilung maßgebenden Zeitraum Tag westlich des Schlosses bis zu 50 dB(A).

Unterstellt man dem Schloss die Schutzbedürftigkeit einer Wohnnutzung im Außenbereich, so ist nach der 16. BImSchV ein Grenzwert von 64 dB(A) am Tag anzusetzen. Bei Pegeln von 50 dB(A) wird dieser Grenzwert am Tag um bis zu 14 dB(A) unterschritten. Selbst bei einer Einstufung der Nutzung nach der 16. BImSchV als Wohngebiet, würde der maßgebende Grenzwert von 59 dB(A) noch um 9 dB(A) unterschritten werden.

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht daher nicht.

B.4.17.7 Privateinwendung (P7)

Einwendung vom 08.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Einwenderin fordert eine Überführung nur für Fußgänger und Radfahrer; alternativ dazu eine Tempo 30-Zone.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach § 3 EKrG ist die Vorhabenträgerin gehalten, Bahnübergänge zu beseitigen und durch höhenfreie Überführungsbauwerke zu ersetzen, wodurch eine höhere Verkehrssicherheit geschaffen wird. Darüber hinaus nimmt mit dem dreigleisigen Ausbau der Eisenbahnverkehr zu, mit der Folge, dass die Schließzeiten der Bahnübergänge deutlich steigen. Derartige Verzögerungen des Straßenverkehrs durch geschlossene Bahnübergänge werden durch Überführungsbauwerke grundsätzlich vermieden.

Die Stadt Oberhausen als Straßenbaulastträger begrüßt den Bau einer Straßenbrücke. Sie kann mit verkehrsregelnden Maßnahmen gegen eine befürchtete „Raserstrecke“ vorgehen. Die vorliegende Planung der SÜ Rosa-/Rothofstraße wurde mit der Stadt Oberhausen als Straßenbaulastträger und zukünftigem Betreiber der Straße abgestimmt.

Über die Bedeutung der Straßenverbindung gibt es eine Verkehrsuntersuchung, in der der Nutzen des geplanten Streckenabschnitts in Verbindung mit dem Bau der L 215 n erkennbar wird. Mit dem Ausbau des Streckenabschnitts zwischen der Buschhausener Straße und der Westrampe (als Teilstück der geplanten L 215n) besitzt diese Verbindung einen hohen Verkehrswert.

Das Gutachten empfiehlt ausdrücklich, die Option auf die langfristige Realisierung des südlichen Teilabschnitts zwischen Westrampe und Buschhausener Straße offen zu halten. Der planfreie Neubau des Bahnübergangs stärkt zudem ein wichtiges Ziel aus Sicht der Verkehrsplanung. Die Qualität und Leistungsfähigkeit vorhandenen Netzverbindungen bleibt erhalten, bzw. wird verbessert. Umso wichtiger erscheint dies vor dem Hintergrund des wachsenden Verkehrs und der begrenzten Aufnahmefähigkeit der vorhandenen Nord-Süd-Verbindungen.

Die Strecke ist zudem in bestimmten Fällen für die Fahrzeuge der Rettungsdienste eine mögliche wichtige optionale Verbindung. Die Erreichbarkeit würde durch eine Abbindung der vorhandenen Strecke im Bereich des Bahnübergangs auch die Erreichbarkeit der Siedlungen auf der westlichen und östlichen Seite verschlechtern. Eine ersatzlose Aufgabe des Bahnübergangs Gartroper Straße/Rosastraße wäre nahezu endgültig. Auch dies würde sich negativ auf die Verbindung der Oberhausener Stadtteile sowie die zukünftige Entwicklung des betroffenen Bereichs auswirken.

Dem Straßenbaulastträger steht es frei, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorzunehmen oder Tempo-30-Zonen auszuschildern. Dies ist nicht Bestandteil der Planfeststellung.

Der Lärm wird erheblich ansteigen.

Nach Inbetriebnahme der Ausbaustrecke wird der maßgebende Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Wohngebäude im Außenbereich von 64 dB(A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht, bei Beurteilungspegeln von bis zu 58/58 dB(A) tags/nachts, an den Gebäuden der Rothofstraße östlich der Bahn am Tag und in der Nacht eingehalten.

Wertverlust Haus und Garten

Eine zu entschädigende Minderung des Verkehrswertes eines Grundstückes ist grundsätzlich dann gegeben, wenn entweder ein Teil des Grundstücks von der Maßnahme in Anspruch genommen wird und das Restgrundstück dadurch erhöhten Belastungen ausgesetzt und nur noch eingeschränkt nutzbar ist, oder wenn sonst – etwa durch Immissionen - in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück so eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Gesetzes über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und –entschädigungsgesetz NW - EEG NW) schwer und unerträglicher Eingriff in die Substanz vorliegt.

Dieser Tatbestand ist jedoch bei dem Anwesen nicht gegeben, so dass für Entschädigungszahlungen keine Rechtsgrundlage besteht.

Lärmschutz durch eine Schallschutzwand

Entscheidung:

Der Forderung wird statt gegeben. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

B.4.17.8 Privateinwendung (P8)

Einwendung vom 14.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Einwenderin fordert allenfalls eine Überführung der Rothofstraße nur für Fußgänger und Radfahrer.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach § 3 EKrG ist die Vorhabenträgerin gehalten, Bahnübergänge zu beseitigen und durch höhenfreie Überführungsbauwerke zu ersetzen, wodurch eine höhere Verkehrssicherheit geschaffen wird.

Darüber hinaus nimmt mit dem dreigleisigen Ausbau der Eisenbahnverkehr zu, mit der Folge, dass die Schließzeiten der Bahnübergänge deutlich steigen. Derartige Verzögerungen des Straßenverkehrs durch geschlossene Bahnübergänge werden durch Überführungsbauwerke grundsätzlich vermieden. Die Stadt Oberhausen als Straßenbaulastträger begrüßt den Bau einer Straßenbrücke. Sie kann mit verkehrsregelnden Maßnahmen gegen eine befürchtete „Raserstrecke“ vorgehen. Die vorliegende Planung der SÜ Rosa-/Rothofstraße wurde mit der Stadt Oberhausen als Straßenbaulastträger und zukünftigem Betreiber der Straße abgestimmt.

Über die Bedeutung der Straßenverbindung gibt es eine Verkehrsuntersuchung, in der der Nutzen des geplanten Streckenabschnitts in Verbindung mit dem Bau der L

215 n erkennbar wird. Mit dem Ausbau des Streckenabschnitts zwischen der Buschhausener Straße und der Westrampe (als Teilstück der geplanten L 215n) besitzt diese Verbindung einen hohen Verkehrswert.

Das Gutachten empfiehlt ausdrücklich, die Option auf die langfristige Realisierung des südlichen Teilabschnitts zwischen Westrampe und Buschhausener Straße offen zu halten.

Der planfreie Neubau des Bahnübergangs stärkt zudem ein wichtiges Ziel aus Sicht der Verkehrsplanung. Die Qualität und Leistungsfähigkeit vorhandenen Netzverbindungen bleibt erhalten, bzw. wird verbessern. Umso wichtiger erscheint dies vor dem Hintergrund des wachsenden Verkehrs und der begrenzten Aufnahmefähigkeit der vorhandenen Nord-Süd-Verbindungen.

Die Strecke ist zudem in bestimmten Fällen für die Fahrzeuge der Rettungsdienste eine mögliche wichtige optionale Verbindung. Die Erreichbarkeit würde durch eine Abbindung der vorhandenen Strecke im Bereich des Bahnübergangs auch die Erreichbarkeit der Siedlungen auf der westlichen und östlichen Seite verschlechtern. Eine ersatzlose Aufgabe des Bahnübergangs Gartroper Straße/Rosastraße wäre nahezu endgültig. Auch dies würde sich negativ auf die Verbindung der Oberhausener Stadtteile sowie die zukünftige Entwicklung des betroffenen Bereichs auswirken.

Lärmschutz durch eine Schallschutzwand

Entscheidung:

Der Forderung wird stattgegeben. Auf Kap. A.4.2.1.2 und die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Verlegung der Straßenüberführung von der Rothofstraße zur Rosastraße oder zumindest Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Auf Grund der Höhenverhältnisse und der notwendigen Rampenlängen lässt sich diese Straßenüberführung nicht in den Bereich der Rosastraße verlegen. Des Weiteren würde hier ein weiterer Konflikt mit dem Kreuzungsbauwerk der Strecke 2206 Abzweig Grafenbusch entstehen. Darüber hinaus steht es dem Straßenbaulastträger frei, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorzunehmen oder Tempo-30-Zonen auszuschildern. Dies ist nicht Bestandteil der Planfeststellung.

B.4.17.9 Privateinwendung (P9)

Einwendung vom 21.03.2012 und vom 28.11.2014

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Einwenderin gibt an, dass verschiedene Flurstücke, die in ihrem Eigentum stehen, von der geplanten Baumaßnahme betroffen seien. Weiterhin ist sie nicht mit dem Bau einer Straße direkt an ihrer Hofstelle einverstanden sofern keine Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Sie macht außerdem Erschwernisse in der Bewirtschaftung und Wertminderung geltend und möchte Nebenbestimmungen in dem Planfeststellungsbeschluss aufgenommen haben.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwenderin ist von den geplanten Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 1.1 nicht betroffen. Sämtliche von ihr vorgebrachten Einwendungen beziehen sich auf geplante Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 1.2.

B.4.17.10 Privateinwendung (P10)

Einwendung vom 21.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Der Einwender hat sich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke in Oberhausen, Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 17, Flurstücke 29 und 58 gewandt.

Nach intensiven Abstimmungen mit dem Eigentümer verzichtet die Vorhabenträgerin auf die Inanspruchnahme der Flurstücke.

Eine Entscheidung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist nicht mehr erforderlich.

B.4.17.11 Privateinwendung (P11)

Einwendung vom 08.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Einwender fordern Lärmschutz für den Kaisergarten und die Minigolfanlage.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Für Parkanlagen, Erholungswald, Sport und Grünflächen, Friedhöfe oder vergleichbare Flächen kann nach der 16. BImSchV kein Schallschutz gewährt werden. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt. Wie jedoch aus der Anlage 13.3.B1 (Beurteilungspegelplan Tag) entnommen werden kann, wird der für Wohnen im Außenbereich hilfsweise herangezogene Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag auch zukünftig im Bereich der Minigolfanlage östlich der Bahn eingehalten.

B.4.17.12 Privateinwendung (P12)

Einwendung vom 14.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Einwender fordern allenfalls eine Überführung der Rothofstraße nur für Fußgänger und Radfahrer, Lärmschutz durch eine Schallschutzwand und Verlegung der Straßenüberführung von der Rothofstraße zur Rosastraße oder zumindest Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Die Einwendung ist wortgleich zur Einwendung P8 und P13. Die Einwender P8, P12 und P13 sind Nachbarn. Zur Begründung der Zurückweisung siehe unter Punkt B.4.17.8.

B.4.17.13 Privateinwendung (P13)

Einwendung vom 14.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Der Einwender fordert allenfalls eine Überführung der Rothofstraße nur für Fußgänger und Radfahrer, Lärmschutz durch eine Schallschutzwand und Verlegung der Straßenüberführung von der Rothofstraße zur Rosastraße oder zumindest Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Die Einwendung ist wortgleich zur Einwendung P8 und P12. Die Einwender P8, P12 und P13 sind Nachbarn. Zur Begründung der Zurückweisung siehe unter Punkt B.4.17.8.

B.4.17.14 Privateinwendung (P14)

Einwendung vom 11.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Einwender fordern allenfalls eine Überführung der Rothofstraße nur für Fußgänger und Radfahrer, Lärmschutz durch eine Schallschutzwand und Verlegung der Straßenüberführung von der Rothofstraße zur Rosastraße oder zumindest Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwendung ist wortgleich zur Einwendung P8, P12 und P13. Die Einwender P8, P12, P13 und P14 sind Nachbarn. Zur Begründung der Zurückweisung siehe unter Punkt B.4.17.8.

Die Einwender fordern eine Lärmschutzwand an der Betuwe-Linie.

Entscheidung:

Der Einwendung wird statt gegeben. Auf Kap. A.4.2.1.2 und die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Die Einwender fordern ein Beweissicherungsgutachten.

Entscheidung:

Der Forderung wird stattgegeben.

Unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme ist im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens der Urzustand, d.h. der Zustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Ge-

bäudeteilen und sonstiger für die Bauausführung genutzter Flächen, durch die jeweilige Baufirma mittels Protokoll und ggf. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen zu dokumentieren. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung sind vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abzustimmen.

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der Zustand erneut zu dokumentieren. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d.h. Schäden, werden auf dieser Grundlage ermittelt und sind zu beheben. Der Urzustand ist wiederherzustellen. Die Kosten gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

B.4.17.15 Privateinwendung (P15)

Einwendung vom 14.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Einwenderin beschreibt, dass der Weg entlang der östlichen Bahnlinie im Kaisergarten während der Bauphase nicht nutzbar sein wird.

Der Vorhabenträger bestätigt dies. Der Weg östlich der Minigolfanlage bleibt aber nutzbar. Die Vorhabenträgerin hat die bauzeitlichen Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Die Einwenderin befürchtet bauzeitliche (Lärm, Schmutz, Wegesperrungen) und betriebliche (erhöhtes Verkehrsaufkommen, Auswirkungen der näheren Trasse, Mechanische Wirkungen auf Gebäude) Beeinträchtigungen.

Die prognostizierte Zunahme der Zugzahlen (Prognosezugzahlen 2025 des entsprechend der Bedarfsplanüberprüfung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums) ist mit dem dreigleisigen Streckenausbau berücksichtigt und liegt sämtlichen Planfeststellungsunterlagen inkl. der Immissionsbetrachtungen (insbesondere Schall und Erschütterung) zugrunde.

Unabhängig vom dreigleisigen Ausbau war ursprünglich geplant, eine Maßnahme „Blockverdichtung“ als vorlaufende Maßnahme umzusetzen. Hierfür wäre ein eige-

nes Planfeststellungsverfahren erforderlich gewesen. Die Blockverdichtung findet nicht als vorgezogene Maßnahme statt, sondern ist Teil des hier planfestgestellten Vorhabens. Das Schallgutachten bewertet die Folgen des mehrgleisigen Ausbaus einschließlich der Blockverdichtung.

Die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen", Teil 3 vom Februar 1999 nennt Anhaltswerte, bei deren Einhaltung keine Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes zu erwarten sind.

Mechanische Wirkungen auf Bauwerke sind aus dem betriebsbedingten Schienenverkehr im Sinne der Norm aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht zu erwarten. Um etwaigen mechanischen Wirkungen auf Bauwerke durch baubedingte Auswirkungen entgegen zu treten, wird das Erfordernis einer gebäudetechnischen Beweissicherung vor dem Streckenausbau bei genauer Kenntnis des Bauablaufs sowie der eingesetzten Maschinen festgestellt.

Das Anwesen des Einwenders befindet sich in einem Abstand von ca. 350 m östlich der Bahnstrecke. In den Anlagen 13.3.B1 (Beurteilungspegelplan Tag) und 13.3.B2 (Beurteilungspegelplan Nacht) ist die zukünftige Schallimmissionssituation am Tag und in der Nacht dargestellt. Demnach betragen die Beurteilungspegel am Wohngebäude am Tag und in der Nacht ca. 53 dB(A).

Unterstellt man dem Anwesen die Schutzbedürftigkeit einer Wohnnutzung im Außenbereich, d.h. Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV in Höhe von 64 dB(A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht, so werden diese Grenzwerte bezogen auf den Verkehr der Ausbaustrecke auch zukünftig unterschritten. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen an der Ausbaustrecke lässt sich daher für das Anwesen nicht ableiten.

Immissionsschutz während der Durchführung von Baumaßnahmen.

Baustellen, Baulagerplätze und Baumaschinen sind im Allgemeinen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 Nrn. 2 u. 3 BImSchG einzustufen.

Beim Betrieb derartiger Anlagen muss der Anlagenbetreiber gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik vermeidbar sind, und dass nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Der Betrieb einer Baustelle wird nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt. Hierbei sind Baustellen als Bereiche definiert, auf denen Baumaschinen zur Durchführung von Bauarbeiten zum Einsatz kommen, einschließlich der Plätze, auf denen Baumaschinen zur Herstellung von Bauteilen und zur Aufbereitung von Baumaterial für bestimmte Bauvorhaben betrieben werden. Hierzu zählen auch Verkehrswege, die ausschließlich dem Baulogistikverkehr zur Verfügung stehen.

Dabei kommen zur Minderung baubedingter Schallimmissionen insbesondere Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle und an den Baumaschinen, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren oder die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen in Betracht. Zudem ist das Inverkehrbringen von Baumaschinen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 08. Mai 2000 in der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung– 32. BImSchV) geregelt.

Tatsächliche Betroffenheiten durch die Baumaßnahmen, die Notwendigkeit und der Umfang von Schutzmaßnahmen werden insbesondere auch von den zur Ausführung kommenden Bauverfahren und Baugeräten abhängen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt lassen sich demzufolge ausschließlich mögliche organisatorische Maßnahmen im Vorfeld der Baumaßnahme aufzeigen, um die Erheblichkeit potenzieller Belästigungen durch Baulärm so weit wie möglich zu reduzieren. Darüber hinausgehende technische bzw. auch konstruktive Maßnahmen zu dessen Minderung sind letztendlich erst bei genauerer Kenntnis zum geplanten Bauablauf bzw. Bauausführung zweckmäßig.

Die Vorhabenträgerin hat das Eisenbahn-Bundesamt über die getroffenen Vorkehrungen zu unterrichten.

Um der Schmutzentwicklung durch Baufahrzeuge entgegenzuwirken sind Reifenreinigungsanlagen an entsprechenden Stellen bauzeitlich bei Erfordernis zu installieren.

Die Einwenderin fürchtet Einbußen des Erholungswertes und Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen.

Die große Bedeutung des Kaisergartens im Hinblick auf verschiedene Schutzgüter der Umwelt, insbesondere für die Erholung wird in der UVS hervorgehoben. Zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen für Erholungsgebiete fehlt jedoch die rechtliche Grundlage in der 16. BImSchV.

Die Lärmauswirkungen auf wild lebende Tiere werden grundsätzlich ebenfalls in der UVS untersucht und bewertet. Im Bereich des Kaisergartens konnten keine Vorkommen lärmempfindlicher Vogelarten nachgewiesen werden. Wie aus der Anlage 13.3.B1 (Beurteilungspegelplan Tag) entnommen werden kann, wird der für Wohnen im Außenbereich hilfsweise herangezogene Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag auch zukünftig - bezogen auf den Schienenverkehrslärm der Ausbaustrecke – schon im Bereich der Minigolfanlage, d.h. unmittelbar östlich der Bahngleise eingehalten.

Die Einwenderin fordert ein ruhiges und beschauliches Umfeld für das Tiergehege.

Die große Bedeutung des Kaisergartens im Hinblick auf verschiedene Schutzgüter der Umwelt, insbesondere für die Erholung wird in der UVS hervorgehoben. Zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen für das Naherholungsgebiet „Kaisergarten“ fehlt jedoch die rechtliche Grundlage in der 16. BImSchV.

Die Einwenderin befürchtet eine Minderung des Wohnwertes der Anlieger.

In der UVS werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen und die menschliche Gesundheit gemäß den Anforderungen des UVPG beschrieben und bewertet. Teil der Schutzgutbetrachtungen ist auch die Wohnfunktion des Raumes. Hier werden z.T. Auswirkungen durch Schall als erheblich eingeschätzt, soweit sie

nicht durch geeignete Maßnahmen vermieden oder auf ein unerhebliches Maß reduziert werden können. Möglichkeiten der Vermeidung und Verminderung sind in der UVS genannt.

Die Einwenderin befürchtet wirtschaftliche Einbußen.

Zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen für Erholungsgebiete fehlt die rechtliche Grundlage in der 16. BImSchV. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass der für Wohnraum im Außenbereich hilfsweise herangezogene Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag auch zukünftig im Bereich der Minigolfanlage eingehalten wird. Bloße wirtschaftliche Interessen, Erwartungen oder Chancen unterliegen nicht dem Eigentumsschutz.

Keine Schutzvorkehrungen und folglich auch keine Entschädigung können wegen Beeinträchtigungen verlangt werden, die rechtlich nicht geschützte wirtschaftliche oder sonstige Belange betreffen, auch wenn diese bei der Abwägung im Rahmen der Planfeststellung grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden.

Art. 14 Abs. 1 GG schützt z.B. nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, da sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs gehören. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Stammkunden und die Erhaltung einer ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht und entstehende Minderung des Grundstückswerts.

Die Einwender fordern aktiven Lärmschutz für den Kaisergarten.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die große Bedeutung des Kaisergartens im Hinblick auf verschiedene Schutzgüter der Umwelt, insbesondere für die Erholung wird in der UVS hervorgehoben. Zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen für Erholungsgebiete fehlt jedoch die rechtliche Grundlage gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung).

Für Parkanlagen, Erholungswald, Sport und Grünflächen, Friedhöfe oder vergleichbare Flächen kann nach der 16. BImSchV kein Schallschutz gewährt werden. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt.

Wie jedoch aus der Anlage 13.3.B1 (Beurteilungspegelplan Tag) entnommen werden kann, wird der für Wohnen im Außenbereich hilfsweise herangezogene Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag auch zukünftig bereits im Bereich der Minigolfanlage östlich der Bahn eingehalten.

B.4.17.16 Privateinwendung (P16)

Einwendung ohne Datum; Eingang am 21.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Der Einwender hält die geplanten Ausbaumaßnahmen zur Entflechtung von Güter- und Personenverkehr für nicht ausreichend.

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Die Entflechtung der Güterverkehre wird im nördlichen Bahnhofskopf vom Bf. Oberhausen-Sterkrade durchgeführt. Dies ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Aussagen zur Strecke 2321 (Duisburg Wedau – Oberhausen Hbf (Obn)) beziehen sich auf den Abschnitt 3 des Ausbaukonzeptes des Knoten Oberhausen. Hierbei wurde eine kreuzungsfreie Verbindung zwischen der Abzweigstelle Mathilde und

Oberhausen Hbf geschaffen. Eine höhenfreie Einfädelung in die Strecke 2270 ist nicht Gegenstand dieses Projektes.

Im Rahmen der Planung zum dreigleisigen Ausbau wurde auch eine höhenfreie Einfädelung der Güterzugstrecke 2321 in die dann dreigleisige Hollandstrecke 2270/2279 zwischen Oberhausen Hbf und Bf. Oberhausen-Sterkrade untersucht. Durch die topographische Lage der in diesem Bereich befindlichen drei Verkehrsebenen (Kanal – Bahn – BAB) lässt sich diese jedoch nicht mit einem vertretbaren Aufwand realisieren. Auch die Verwendung von mit hoher Geschwindigkeit befahrbarer Weichen lässt der beengte Raum nicht zu.

Die zweigleisige Güterzugstrecke wird daher bis zum Bf. Oberhausen-Sterkrade verlängert und der Bahnhof wird für den Übergang in die dreigleisige Betriebsführung ausgebaut. Die Einfädelung der Strecken erfolgt nördlich des Bf. Oberhausen-Sterkrade mit Weichen, die ein Befahren mit für die jeweilige Zuggattung üblichen Höchstgeschwindigkeiten erlauben. Hierdurch kann die bei einer Fahrwegkreuzung auftretende Sperrzeit (Zeit, in der sich die beiden Zugfahrten gegenseitig ausschließen) auf ein Minimum reduziert werden.

Der Bf. Oberhausen-Sterkrade ist allerdings nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern ist dem Planfeststellungsabschnitt 1.2 zugeordnet.

B.4.17.17 Privateinwendung (P17)

Einwendung vom 21.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Einwender fordern eine Straßenüberführung in ausreichender Breite für den Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und LKWs.

Die Forderung wird erfüllt.

Die Fahrbahnbreite auf der neuen Überführung beträgt 5,50 m und erfüllt damit die Forderung der Einwender. Außerdem sind Kurvenverbreiterungen vorgesehen die

Begegnungsverkehr ermöglichen. Das Brückenbauwerk bietet außerdem Platz für einen Rad- und Gehweg.

Die Einwender fordern Umwegentschädigung

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Ein Anspruch auf eine Umwegentschädigung ist dem Grunde nach nur dann gegeben, wenn die Inkaufnahme eines Umweges unzumutbar oder schier unerträglich ist. Ein etwaiger Entschädigungsanspruch steht darüber hinaus nur Gewerbetreibenden zu. Vorliegend ist nicht ersichtlich, dass den Einwendern unzumutbare Umwege entstehen.

Die Einwender wenden sich gegen eine Verschattung ihres Grundstücks durch die Böschung und die Bepflanzung sowie gegen die Beeinträchtigung durch Verwurzelungseffekten oder Überflug von Samen. Daher werden die Anpflanzungen direkt an die landwirtschaftlichen Nutzflächen abgelehnt.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Durch die Anordnung der nach dem Umweltrecht geforderten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im unmittelbaren Baubereich (hier: Anpflanzungen an Böschungen) werden die Störungen der Umwelt durch den Bau der ABS 46/2 kompensiert. Dabei richtet sich die Lage der Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe nach naturschutzfachlichen, landschaftspflegerischen Kriterien, die sich grundsätzlich nicht an administrativen Grenzen orientieren können.

Ein subjektiv-öffentliches Recht haben Nachbarn nicht, dass ihren Grundstücken Licht und Sonne nicht entzogen wird, soweit das geplante Vorhaben nach den Abstandsflächenregelungen und den sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften - wie vorliegend - zulässig ist. Sie müssen eine dadurch entstehende Verschattung hinnehmen. Die Abstandsflächenregelungen gelten für bauliche Anlagen und nicht für landwirtschaftliche Nutzflächen. Naturgemäß können der Eintrag von Diasporen und eine etwaige Einwurzelung in die Nutzfläche der Einwender in Grenzzonen zur

Maßnahmenfläche nicht unterbunden werden und sind entschädigungslos hinzunehmen.

Entschädigung für im Rahmen der Baumaßnahme oder auf Dauer in Anspruch genommene Flächen sowie Pachtaufhebungsentschädigung

Für die Inanspruchnahme von Grundstücken der Einwender besteht grundsätzlich ein Entschädigungsanspruch. Der Flächenverlust wird durch eine Entschädigung gegenüber dem Eigentümer wirtschaftlich ausgeglichen. Die Höhe der Entschädigungen hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstückes ab und wird nicht im Planfeststellungsverfahren festgelegt.

Die Vorhabenträgerin wird sich mit dem Eigentümer in Verbindung setzen, um Verhandlungen über die Inanspruchnahme von Grundeigentum und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte es zu keiner Einigung kommen wird die Höhe des grundsätzlich festgestellten Entschädigungsanspruchs in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren festgelegt.

Sonstige Behinderungen oder Betriebseinschränkungen sind entsprechend den gesetzlichen Grundlagen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entschädigen.

Soweit Pachtverträge vorzeitig gekündigt werden müssen, sind entsprechende Pachtaufhebungsentschädigungen zu zahlen.

Inanspruchnahme von den Einwendern gepachteter Flächen

Die Einwender wenden sich gegen die Inanspruchnahme mehrerer von ihnen gepachteter Flurstücke. Diese Flurstücke liegen nicht im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.1. Über die Inanspruchnahme kann daher hier nicht entschieden werden.

Pflegemaßnahmen bei Kompensationsflächen.

Die Einwender weisen darauf hin, dass Kompensationsmaßnahmen entsprechend gepflegt werden müssen.

Der Vorhabenträger ist verpflichtet dies zu tun. Entsprechende Vorgaben sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 10.2) festgelegt.

Entschädigung für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen

Die Einwender fordern, der Antragstellerin aufzugeben, für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen eine jährliche Entschädigung zu zahlen. Diese habe sich an der höherwertigen als landwirtschaftliche Nutzung während der Bauphase zu orientieren.

Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum der Einwender (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) ist vom Vorhabenträger zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstückes ab und wird nicht im Planfeststellungsverfahren sondern in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren festgelegt, falls sich die Einwender und der Vorhabenträger nicht außerhalb dieses Verfahrens über die Höhe der Entschädigung einigen.

Geforderte Nebenbestimmungen

Entscheidung:

Die geforderten Nebenbestimmungen werden in diesen Beschluss unter Kap. A.4.8.2 und A.4.8.3 aufgenommen.

Vor Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken verhandeln der Vorhabenträger und die Eigentümer bzw. Pächter über die Modalitäten der Inanspruchnahme und Entschädigung.

B.4.17.18 Privateinwendung (P18)

Einwendung vom 12.02.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

BÜ Rosastraße/SÜ Rothofstraße:

Die Einwender möchten dass die neue Straßenüberführung Rothofstraße nur für Radfahrer und Fußgänger zugelassen wird.

Entscheidung:

Siehe dazu unter Kap. B 4.17.8

Die Einwender fordern wirksamen aktiven Schallschutz

Entscheidung:

Siehe dazu unter Kap. A.4.2.1.2

BÜ Rothofstraße:

Die Einwender fordern die Verlegung der Straßenüberführung von der Rothofstraße zur Rosastraße.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Auf Grund der Höhenverhältnisse und der notwendigen Rampenlängen lässt sich die Straßenüberführung nicht in den Bereich der Rosastraße verlegen. Des Weiteren würde hier ein weiterer Konflikt mit dem Kreuzungsbauwerk der Strecke 2206 Abzweig Grafenbusch entstehen. Der Straßenbaulastträger kann Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vornehmen oder Tempo-30-Zonen ausschildern.

B.4.17.19 Privateinwendung (P19)

Einwendung vom 23.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Forderungen und Hinweise der Einwenderin zu beachten.

Folgende Punkte sind daher zu beachten:

Die Zuwegung (Lageplan) zu den Eigentumsflächen, Flur 16, Flurstücke 17, 21, 22, 50, 62, 72 und 93, der Einwenderin muss ungehindert gewährleistet sein.

Durch geeignete Maßnahmen (Einzäunung) ist zu gewährleisten, dass Betriebsfremde die Bahngrundstücke auch nach Ausbau nicht betreten können.

Nachteile, die bei der Realisierung der Planungen eintreten, z. B. Verlust von Flächen oder Stellplätzen, sind auszugleichen.

Etwaige erhöhte Schutzmaßnahmen sind nicht von der Einwenderin zu tragen. Der Vorhabenträger stellt die Einwenderin frei von allen Nachteilen, die mit der Realisierung des Vorhabens verbunden sind.

Für die Inanspruchnahme von Arbeitsflächen ist vor Beginn der Arbeiten eine Gestattungsvereinbarung abzuschließen.

B.4.17.20 Privateinwendung (P20)

Einwendung vom 09.02.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Einwenderin fordert Lärmschutz für den Kaisergarten.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Schloss Oberhausen befindet sich in einem Abstand von ca. 650 m östlich der Eisenbahnstrecke. In der Anlage 13.3.B1 (Beurteilungspegelplan Tag) ist die zukünftige Schallimmissionssituation am Tag, d.h. zwischen 6:00 und 22:00 Uhr, dargestellt. Danach betragen die Beurteilungspegel im für die Nutzung des Außenbereichs für die Beurteilung maßgebenden Zeitraum Tag westlich des Schlosses bis zu 50 dB(A).

Unterstellt man dem Schloss die Schutzbedürftigkeit einer Wohnnutzung im Außenbereich, so ist nach der 16. BImSchV ein Grenzwert von 64 dB(A) am Tag anzusetzen. Bei Pegeln von 50 dB(A) wird dieser Grenzwert am Tag um bis zu 14 dB(A) unterschritten. Selbst bei einer Einstufung der Nutzung nach der 16. BImSchV als Wohngebiet, würde der maßgebende Grenzwert von 59 dB(A) noch um 9 dB(A) unterschritten werden.

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht daher nicht.

B.4.17.21 Privateinwendung (P21)

Einwendung vom 11.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

BÜ Rosastraße/SÜ Rothofstraße:

Die Einwender möchten, dass die neue Straßenüberführung Rothofstraße nur für Radfahrer und Fußgänger zugelassen wird.

Entscheidung:

Siehe dazu unter Kap. B 4.17.8

Die Einwender fordern wirksamen aktiven Schallschutz

Entscheidung:

Siehe dazu unter Kap. A.4.2.1.2

BÜ Rothofstraße:

Die Einwender fordern die Verlegung der Straßenüberführung von der Rothofstraße zur Rosastraße.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Auf Grund der Höhenverhältnisse und der notwendigen Rampenlängen lässt sich die Straßenüberführung nicht in den Bereich der Rosastraße verlegen. Des Weiteren würde hier ein weiterer Konflikt mit dem Kreuzungsbauwerk der Strecke 2206 Abzweig Grafenbusch entstehen. Der Straßenbaulastträger kann Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vornehmen oder Tempo-30-Zonen ausschildern.

Beweissicherung hinsichtlich Schäden am Eigentum des Einwenders

Entscheidung:

Der Forderung wird stattgegeben.

Unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme ist im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens der Urzustand, d.h. der Zustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen und sonstiger für die Bauausführung genutzter Flächen, durch die jeweilige Baufirma mittels Protokoll und ggf. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen zu dokumentieren. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung sind vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abzustimmen.

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der Zustand erneut zu dokumentieren. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d.h. Schäden, sind auf dieser Grundlage zu ermitteln und zu beheben. Der Urzustand ist wiederherzustellen. Die Kosten gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

B.4.17.22 Privateinwendung (P22)

Einwendung vom 11.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

BÜ Rosastraße/SÜ Rothofstraße:

Die Einwender möchten dass die neue Straßenüberführung Rothofstraße nur für Radfahrer und Fußgänger zugelassen wird.

Entscheidung:

Siehe dazu unter Kap. B 4.17.8

Die Einwender fordern wirksamen aktiven Schallschutz

Entscheidung:

Siehe dazu unter Kap. A.4.2.1.2

BÜ Rothofstraße:

Die Einwender fordern die Verlegung der Straßenüberführung von der Rothofstraße zur Rosastraße.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Auf Grund der Höhenverhältnisse und der notwendigen Rampenlängen lässt sich die Straßenüberführung nicht in den Bereich der Rosastraße verlegen. Des Weiteren würde hier ein weiterer Konflikt mit dem Kreuzungsbauwerk der Strecke 2206 Abzweig Grafenbusch entstehen. Der Straßenbaulastträger kann Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vornehmen oder Tempo-30-Zonen ausschildern.

Beweissicherung hinsichtlich Schäden am Eigentum des Einwenders

Entscheidung:

Der Forderung wird stattgegeben.

Unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme ist im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens der Urzustand, d.h. der Zustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen und sonstiger für die Bauausführung genutzter Flächen, durch die jeweilige Baufirma mittels Protokoll und ggf. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen zu dokumentieren. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung sind vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abzustimmen.

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der Zustand erneut zu dokumentieren. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d.h. Schäden, sind auf dieser Grundlage zu ermitteln und zu beheben. Der Urzustand ist wiederherzustellen. Die Kosten gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

B.4.17.23 Privateinwendung (P23)

Einwendung vom 12.02.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

BÜ Rosastraße/SÜ Rothofstraße:

Die Einwender möchten dass die neue Straßenüberführung Rothofstraße nur für Radfahrer und Fußgänger zugelassen wird.

Entscheidung:

Siehe dazu unter Kap. B 4.17.8

Die Einwender fordern wirksamen aktiven Schallschutz

Entscheidung:

Siehe dazu unter Kap. A.4.2.1.2

BÜ Rothofstraße:

Die Einwender fordern die Verlegung der Straßenüberführung von der Rothofstraße zur Rosastraße.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Auf Grund der Höhenverhältnisse und der notwendigen Rampenlängen lässt sich die Straßenüberführung nicht in den Bereich der Rosastraße verlegen. Des Weiteren würde hier ein weiterer Konflikt mit dem Kreuzungsbauwerk der Strecke 2206 Abzweig Grafenbusch entstehen. Der Straßenbaulastträger kann Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vornehmen oder Tempo-30-Zonen ausschildern.

Beweissicherung hinsichtlich Schäden am Eigentum des Einwenders

Entscheidung:

Der Forderung wird stattgegeben.

Unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme ist im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens der Urzustand, d.h. der Zustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen und sonstiger für die Bauausführung genutzter Flächen, durch die jeweilige Baufirma mittels Protokoll und ggf. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen zu

dokumentieren. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung sind vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abzustimmen.

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der Zustand erneut zu dokumentieren. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d.h. Schäden, sind auf dieser Grundlage zu ermitteln und zu beheben. Der Urzustand ist wiederherzustellen. Die Kosten gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

B.4.17.24 Privateinwendung (P24)

Einwendung vom 11.03.2012

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Die Einwender wenden sich gegen die Beeinträchtigung im häuslichen Umfeld durch die Lärmentwicklung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Anwesen der Einwender befindet sich in einem Abstand von ca. 350 m östlich der Bahnstrecke. In der Anlage 13.3.B1 (Beurteilungspegel Tag) und der Anlage 13.3.B2 (Beurteilungspegel Nacht) ist die zukünftige Schallimmissionssituation am Tag und in der Nacht dargestellt. Danach betragen die Beurteilungspegel an der bahnzugewandten Westseite des Gebäudes ca. 53/53 dB(A) tags/nachts. Unterstellt man dem Gebäude die Schutzbedürftigkeit einer Wohnnutzung im Außenbereich, so ist nach der 16. BImSchV ein Grenzwert von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht einzuhalten. Bei Pegeln von 53 dB(A) tags/nachts werden die Grenzwerte am Tag um bis zu 11 dB(A) und in der Nacht um bis zu 1 dB(A) unterschritten.

Die Einwender fordern eine Schutzmauer um das unbedachte Betreten der Gleise, insbesondere durch ihre Kinder, zu verhindern.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

In der Eisenbahnbetriebsordnung ist eine Einzäunung des Bahngeländes grundsätzlich nicht vorgesehen. Es besteht somit keine Verpflichtung, Vorkehrungen zu

treffen, die das unbefugte Betreten des Bahngeländes auch durch Kinder verhindern. Dies gilt im Übrigen auch für andere Verkehrswege, wie zum Beispiel Straßen oder Kanäle.

Der Verkehrssicherungspflichtige braucht auch nicht mit unzulässigem oder verbotenem Verhalten Dritter zu rechnen. Dieser Grundsatz kann gegenüber Kindern nicht angewandt werden, da bei Kindern nicht damit gerechnet werden kann, dass sie Verbote ohne weiteres respektieren. Hier tritt aber die Aufsichtspflicht der Eltern gegenüber der Verkehrssicherungspflicht der Bahn in den Vordergrund, da bei der Verkehrssicherungspflicht der Grundsatz gilt, dass mit verbotenem Verhalten Dritter nicht gerechnet werden braucht.

B.4.17.25 Privateinwendung (P25)

Einwendung ohne Datum

Gegenäußerung des Vorhabenträgers vom 20.06.2013

Es handelt sich bei dieser Einwendung um eine Sammeleinwendung mit mehreren hundert Unterschriften. Die formellen Voraussetzungen für eine gültige Sammeleinwendung erfüllt sie nicht.

Gemäß § 17 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz/NW ist bei einer Einwendung mit mehr als 50 Unterschriften erforderlich, dass ein Vertreter mit Namen und Anschrift bezeichnet ist. Dies muss eine natürliche Person sein.

Diese Voraussetzung ist nicht erfüllt.

Die Einwendung greift aber auch materiell nicht durch.

Die Einwender fordern aktiven Lärmschutz für den Kaisergarten.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Siehe dazu unter Kap. B 4.17.11

B.4.18 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügenden Teil ist dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Die Planung erweist sich unter Berücksichtigung der zusätzlich angeordneten Schutzmaßnahmen als ausgewogen und ist zur Sicherstellung öffentlicher, verkehrlicher Interessen erforderlich.

B.6 Sofortige Vollziehung

Die ABS 46 ist in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege mit dessen Fortschreibung 2003 unter „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt b) „Neue Vorhaben“ als laufende Nummer 9 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG). Damit ist für die ABS 46 nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

B.7 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Bundesverwaltungsgericht,
Simsonplatz 1,
04107 Leipzig**

erhoben werden (§ 18e Abs. 1 AEG i.V.m. Lfd. Nr. 6 der Anlage zu § 18e Abs. 1 AEG).

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Sie muss in diesem Fall den Vorschriften der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und Bundesfinanzhof vom 26.11.2004 (BGBl. I S. 3091) entsprechen. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Essen, Hachestraße 61, 45127 Essen) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Prozessbevollmächtigte können auch Diplom-Juristen sein, die nach dem 03.10.1990 zum Richter, Staatsanwalt oder Notar ernannt, im höheren Verwaltungsdienst beschäftigt oder als Rechtsanwalt zugelassen wurden.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht,
Simsonplatz 1,
04107 Leipzig

gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Essen

Essen, den 24.09.2015

Az.: 541ppo/003-4052#011

VMS-Nr.: 3270459

Im Auftrag

(Martz)

(Dienstsiegel)