

Stadt Dinslaken Die Bürgermeisterin	
Stellungnahme der Verwaltung zur Vorlage Nr. 1463	
Beratungsfolge	TOP
Planungs-, Umweltschutz- und Grünflächenausschuss	23.03.2009
Hauptausschuss	24.03.2009
Stadtrat	31.03.2009
für öffentliche Sitzung	Datum: 04.03.2009 bearbeitet von: Roland Welger Planungsamt
Betreff: Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der ubv-Fraktion hier: Ausbau der Strecke Oberhausen-Emmerich durch die Deutsche Bahn AG um ein 3. Gleis	
Finanzielle Auswirkungen: Mittel stehen zur Verfügung:	
<u>Stellungnahme</u>	

Am 31.08.1992 wurde die Vereinbarung über die Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrs zwischen den Verkehrsministern der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande geschlossen, die unter anderem die Grundlage für die Güterverkehrsstrecke zwischen Rotterdam und Oberhausen bildet.

Schon im November 1993 hat der Rat der Stadt Dinslaken in einer Resolution zur Betuwe-Linie u.a. die Beachtung der Belange des Lärmschutzes, des Ausgleichs des Wertverlustes für die Betroffenen, die Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen den Ortsteilen bei einer Aufhebung der schienengleichen Bahnübergänge, die Ausarbeitung alternativer Trassenführungen und den Erhalt der Leistungsfähigkeit des bestehenden Nahverkehrsangebotes gefordert.

Diese Forderungen wurden 1995 im Kontext des Einspruchs der Stadt Dinslaken gegen den niederländischen Planfeststellungsbeschluss erneuert.

Im Jahre 1999 hat der Rat der Stadt Dinslaken im Einvernehmen mit den von der Betuwe-Planung betroffenen Kreisen, Städten und Gemeinden die Umsetzung von infrastrukturellen Voraussetzungen unter Beachtung der Sozialverträglichkeit gefordert.

Im Jahr 2001 wurde eine überarbeitete Resolution verabschiedet, in der die Bedenken der Region dargelegt worden sind und eine städtebaulich und sozial verträgliche Abwicklung des Bahnverkehrs gefordert wurde.

Alle diese Schritte erfolgten in enger Abstimmung mit dem Vorstand der Bürger-Initiative „Betuwe-linie - so nicht – Dinslaken e.V.“ Auch aktuell besteht ein regelmäßiger und enger Dialog zwischen der Bürgerinitiative und der Verwaltung.

Im Juni 2008 wurden der Verwaltung die Vorentwurfpläne vorgestellt, die den Sachstand zu den Themenbereichen Lage des 3.Gleises, Lage der Schallschutzwände und Lage der Baustrassen

aufzeigten. Die Anregungen und Hinweise der Verwaltung zu den Inhalten wurden von der Deutsche Bahn AG (DB AG) überprüft und in die Pläne eingearbeitet, so dass der frühestmögliche Zeitpunkt der Vorstellung in der Politik die Sitzung des Planungs- Umwelt- und Grünflächenausschusses am 27.10.2008 sein konnte.

Die im Antrag der ubv-Fraktion aufgeworfenen Fragen wurden an die für die Planung zuständige Abteilung zur Stellungnahme weitergeleitet und beantwortet. Darüber hinaus hat sich der Projektleiter (Herr Ventzke) auf Einladung der Verwaltung bereit erklärt, in der PUGA –Sitzung am 23.03.2009 weitergehende Fragen und Anregungen aus dem Ausschuss zur Planung des 3. Gleises zu beantworten.

Die Stellungnahme der DB AG lautet wie folgt:

Zu 1.1: Stichwort „Durchgehender Lärmschutz“

Wir stimmen mit den Vertretern der UVB-Fraktion überein, dass dem Schutzbedürfnis eines jeden Bürgers, der von dem Ausbau der Strecke und seinen Folgewirkungen nachweislich betroffen ist, entsprochen werden muss, indem Schutzvorkehrungen in Form von Lärmschutzvorrichtungen getroffen werden.

Soweit auf Basis der einschlägigen Gesetze, Richtlinien und Verordnungen ein schutzbedürftiges Interesse festgestellt wird, werden entsprechende Schallschutzvorkehrungen im Zuge der Projektrealisierung Berücksichtigung finden.

Ein generelles Zugeständnis im Sinne einer pauschalen Vorwegnahme der Rechtsfolgen, beispielsweise für alle öffentlichen Einrichtungen Schallschutz vorab zu gewähren, ist hingegen nicht möglich. Hier wird eine Einzelfallprüfung unerlässlich bleiben.

Grundsätzlich lässt sich hierzu sagen, dass im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung bei besonders störanfälligen Objekten, die in § 2 Absatz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV genannt sind, dem erhöhten Schutzbedürfnis insoweit Rechnung zu tragen ist, als in diesen Fällen höhere Kosten innerhalb einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse anzusetzen sind.

Darüber hinaus lassen sich unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes (Überarbeitung und Ergänzung der Vorplanung) derzeit nur allgemeine Aussagen treffen.

Ausschlaggebend ist, dass ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach besteht, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind. Geplante aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände) sind hierbei zu berücksichtigen.

Insbesondere zu der oftmals nachgefragten Grenzüberschreitung im Nachtzeitraum lässt sich sagen, dass Räume mit entsprechender nächtlicher Nutzung (z. B. Schlaf- und Kinderzimmer) anspruchsberechtigt sind. Bei einer Grenzwertüberschreitung im Tageszeitraum besteht ein Anspruch für Wohnzimmer, Wohnküchen und sonstige Räume, die dem Aufenthalt im Tageszeitraum dienen. Die Räume dürfen allerdings nicht nur dem vorübergehenden Aufenthalt dienen – wie beispielsweise Flure und Bäder.

Ein tatsächlicher Anspruch auf Verbesserung des passiven Schallschutzes besteht, wenn das vorhandene Schalldämmmaß nicht ausreichend ist, um die in der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung festgelegten Innenraumpegel unter Berücksichtigung des vorhandenen Außenschallpegels sicherzustellen. Für Schlafräume und andere Räume mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle besteht bei Überschreitung der Immissionswerte zusätzlich ein Anspruch auf Einbau einer fensterunabhängigen Lüftung (Schalldämmlüfter).

Die genaue Prüfung eines Anspruchs, der Umfang des Anspruchs sowie die Umsetzung der passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgen im Anschluss an die Planfeststellung, d.h. nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses.

Anlässlich einer Begehung der Örtlichkeit werden insbesondere die Lage der Fenster, die Art der Verglasung sowie die Nutzung der Räume geprüft. Entscheidende Kriterien sind dabei die Raumgröße, die Größe der Fensterfläche und die Schallschutzklasse der bereits vorhandenen Fenster.

Zu 1.2: Stichwort „Streusiedlungen im Außenbereich als Wohngebiet“

Soweit infolge der historischen Entwicklung in Dinslaken verdichtete Streusiedlungen im sogenannten Außenbereich (§ 35 BauGB) entstanden sind, lässt sich sagen, dass auch hier grundsätzlich ein Schutzanspruch besteht.

Die zu berücksichtigenden Immissionsgrenzwerte nach § 2 Absatz 1 Nr. 3 16. BmlSchV betragen 64 dB (A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht.

Um diesen Schutz sicher zu stellen, stehen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung. Dazu zählen Lärmschutzwände als aktive Schallschutzmaßnahmen, aber auch passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster). Eine Abwägung dahingehend, ob und in welchem Umfang Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind und verwirklicht werden können, erfolgt nach Maßgabe des Sicherstellungsgebots aus § 41 BImSchG.

Sollte aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Vorrang eingeräumt werden, so würde dies darauf beruhen, dass ein Lärmschutzkonzept, welches unter Berücksichtigung der Gesamtumstände zu bewerten wäre, dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung tragen würde.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass das Ziel einer Lärmschutzkonzeption sein muss, auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbare Lösungen zu erzielen. Dies kann dazu führen, dass der Schutz eines Einzelhauses durch eine Lärmschutzwand entfällt.

Zumindest aber darf bei Streusiedlungen im Außenbereich der Aufwand für aktive Lärmschutzvorrichtungen eher als unverhältnismäßig eingestuft werden als in einem Baugebiet im Sinne von § 34 BauGB.

Wie oben bereits erwähnt, sind zusätzliche Differenzierungen nach der Anzahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten. Dies gilt insbesondere bei verdichteten Streusiedlungen. So kann eine Lärmschutzwand bei einer stark verdichteten Bebauung einen nennenswerteren Schutzeffekt erzielen als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringere Anzahl von Bewohnern schließen lässt.

Eine sorgfältige Abwägung der Schallschutzmaßnahmen betreffend die hier gegenständliche Strecke der Betuwe-Linie wird im Rahmen der Genehmigungsplanung durchgeführt. Wir bitten insoweit um Ihr Verständnis, dass uns zum heutigen Zeitpunkt keine abschließende Aussage zum Thema Schallschutz im Bereich verdichteter Streusiedlungen im Außenbereich möglich ist.

Zu 1.3: Stichwort „Angemessene Gestaltung des Lärmschutzes“

Das öffentliche Interesse an der Gestaltung der Lärmschutzanlagen und deren Einfluss auf das optische Erscheinungsbild der Stadt ist auch für uns nachvollziehbar. Unter Berücksichtigung des städtebaulichen Bildes und des Landschaftsbildes sind wir bemüht, gestalterisch ein akzeptables Ergebnis zu erzielen. Wie alle öffentlichen Belange, wird auch dieser gestalterische Belang im Zuge unserer sorgfältigen Planung berücksichtigt.

Bei aktiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände) ist es unser Anliegen, in Kooperation mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie ihren Stellvertretern gemeinsam zu Ergebnissen zu gelangen, die für beide Seiten akzeptabel sind. In diesem Zusammenhang ist zu denken an örtlich angepasste Farbkonzepte, begrünte Konstruktionen sowie transparente Lärmschutzwände. Die hierbei maßgebliche Begrenzung aller gemeinsamen Bemühungen dürfte sich aus den Kosten und dem Umfang der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ergeben.

Soweit im Einzelfall auch die Voraussetzungen für passive Schallschutzmaßnahmen vorliegen sollten (z. B. Schallschutzfenster), so stehen einem Mitspracherecht des betroffenen Bürgers aus unserer Sicht ebenfalls keine Hindernisse entgegen.

Zu 1.4: Stichwort „Lärmschutz aus Glas an städtebaulich bedeutsamen Stellen“

Die unter 1.3 gemachten Ausführungen gelten auch in Bezug auf diese Frage sinngemäß, d.h., soweit die Kosten einer gläsernen Lärmschutzwand im Verhältnis zu dem bezweckten Erfolg stehen und die Mittel dafür bewilligt werden, entsprechen wir grundsätzlich auch diesem Anliegen.

Auch hier gilt im Hinblick auf jede in Betracht zu ziehende Lärmschutzwand aus Glas, dass jede Schallschutzmaßnahme einer Einzelfallprüfung zu unterziehen ist.

Nicht unerwähnt möchten wir in diesem Zusammenhang lassen, dass gläserne Schallschutzvorrichtungen nicht nur Vorteile in Hinblick auf die Ästhetik haben. Zu beachten ist, dass ein Lärmschutz aus Glas den Schall reflektiert und sich damit nachteilig auf die Schutzfunktion auswirkt.

Zu 1.5: Stichwort „Katastrophenschutzkonzept“

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die Bahn eines der sichersten Verkehrsmittel ist. Trotz aller Sicherheitsvorkehrungen ist aber auch auf der Schiene ein absolut risikoloser Transport nicht zu gewährleisten. Für eventuelle Unregelmäßigkeiten oder Unfälle verfügt die DB AG vorbeugend und flächendeckend über ein ganzheitlich ausgerichtetes Notfallmanagement, mit dem bei Eintritt einer unvorhergesehenen Gefahr die entsprechenden Gegenmaßnahmen aktiviert werden. Dieses Notfallmanagement regelt alle Unregelmäßigkeiten, Unfälle und Katastrophen bei der DB AG. Umfangreiche Informationen hierzu finden Sie auch im Internet unter www.bahn.de/Konzern/Notfallmanagement.

Im Besonderen werden Anforderungen aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes aber auch unmittelbar bei der Planung und dem Bau von Eisenbahnanlagen berücksichtigt. Die verantwortliche Zuständigkeit für die Umsetzung dieser Anforderungen obliegt dem Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen. Praktisch umgesetzt werden die Maßnahmen von den Städten und Kommunen, in diesem Fall dem Kreis Wesel und der Stadt Dinslaken.

Der DB AG ist gemäß § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Mitwirkung an der Umsetzung auferlegt. Diese Verpflichtung findet ihre Ausgestaltung in Form des oben erwähnten allgemeinen Notfallmanagements oder aber individuell, z. B. in Form der daraus resultierenden Pflicht zur Vorlage der Feuerwehruwegekarten.

In Bezug auf den hier gegenständlichen Streckenausbau resultiert für die DB AG aus dieser Vorschrift die Pflicht, dass die DB Netz AG alle erforderlichen Informationen beisteuert, damit von den kommunalen Vertretern auf Basis der einschlägigen Richtlinie („Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen der freien Strecke“) ein Katastrophenschutzkonzept erstellt werden kann.

Die Kreise und Kommunen stellen in diesem Zusammenhang auch die Bereitstellung entsprechender Löschfahrzeuge und Löschwasserleitungen sicher.

Rettungswege hingegen werden durch die Netzbetreiberin und Bauherrin (DB Netz AG) eingerichtet und frei zugänglich, d.h. hindernisfrei gehalten.

Dazu zählen alle baulichen Anlagen, die für die Zwecke der Selbst- und Fremdrettung sowie die Beseitigung etwaiger Unfallfolgen erforderlich sind (Zuwegungen, Zufahrten, Wendeanlagen, Rand- und Zwischenwege).

Darüber hinaus wird es in den Bereichen von Lärmschutzwänden sogenannte „Service-Türen“ geben, die zur Instandhaltung erforderlich sind.

Zu 1.6: Stichwort „Barrierefreier Zugang am Hbf“

Ausweislich der Vorentwurfsplanung ist der Neubau eines Aufzugs im Bereich des neu zu errichtenden Mittelbahnsteigs, mithin ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig vorgesehen.

Zu 1.7: Stichwort „Beibehaltung aller bahnparallelen Wegeverbindungen“

Selbstverständlich ist es uns Anliegen und Verpflichtung zugleich, die mit der Baumaßnahme naturgemäß verbundenen Beeinträchtigungen und Einschränkungen jeglicher Art so gering wie möglich zu halten. Dies gilt auch im Hinblick auf die nach Möglichkeit uneingeschränkte Nutzung der vorhandenen Wegeverbindungen. Die Planung erfolgt unter der Maßgabe, dass Einschränkungen, z. B. eine Ausweichroute infolge einer benötigten Baustelleneinrichtungsfläche nur dann erfolgt, wenn diese unverzichtbar sind. Bei diesen Beeinträchtigungen handelt es sich in der ganz überwiegenden Anzahl der Fälle jedoch um zeitlich beanspruchte Flächen, sodass davon ausgegan-

gen werden kann, dass im Fall einer bauzeitlichen Inanspruchnahme einer Teilfläche diese nach Abschluss der Baumaßnahme wieder genutzt werden kann.

Zu 1.8: Stichwort Schienenpersonennahverkehr während der Bauzeit“

Auch der Ablauf des Schienenpersonennahverkehrs soll nach Möglichkeit unverändert beibehalten werden. Generell können kurzzeitige Einschränkungen während der Bauzeit jedoch nicht ausgeschlossen werden, z. B. die alternative Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs über Schienenersatzverkehr.

Dabei sind wir bemüht, dem Umstand Rechnung getragen, dass viele Bürgerinnen und Bürger in die angrenzenden Nachbarstädte pendeln und für diese der Stellenwert des öffentlichen Nahverkehrs in Dinslaken somit hoch anzusiedeln ist.

Sollte es zu Beeinträchtigungen kommen, so werden sich diese auf das unbedingt erforderliche und für die Realisierung unverzichtbare Maß begrenzen.

Zu 2: Stichwort „Kosten BÜ“

Die Kostentragungspflicht für die Beseitigungen der Bahnübergänge ergibt sich aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Gemäß den §§ 3, 13 Absatz 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz tragen die an der Beseitigung der Bahnübergänge Beteiligten die Kosten zu je einem Drittel.

Das angeführte Verursacherprinzip (§ 12 Absatz 1 EKrG) ist zur Beurteilung der Kostentragungspflicht in den hier gegenständlichen Fällen hingegen nicht einschlägig.

In Vertretung

Sabine Weiss

Haverkämper
Erster Beigeordneter