Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Essen
Hachestraße 61
45127 Essen

Az. 541ppo/003-4052#012
Datum: 18.12.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„PFA 3.3 Emmerich-Praest, ABS 46/2 Oberhausen - Emmerich - Landesgrenze NL“

in der Stadt Emmerich
im Landkreis Kleve

Bahn-km 53,246 bis 57,700

der Strecke 2270 Oberhausen - Emmerich - (NL)

Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Großprojekt ABS 46/2
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil 5
A.1 Feststellung des Plans 5
A.2 Planunterlagen 6
A.3 Besondere Entscheidungen 12
A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen 12
A.3.2 Konzentrationswirkung 17
A.4 Nebenbestimmungen 17
A.4.1 Abweichungen vom zugelassenen Vorhaben 17
A.4.2 Eisenbahnüberführung für Fußgänger Von-der-Recke-Straße 17
A.4.3 Umweltfachliche Bauüberwachung 17
A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege sowie Artenschutz 18
A.4.5 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet) 26
A.4.6 Immissionsschutz 27
A.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz 36
A.4.8 Land- und Forstwirtschaft 38
A.4.9 Denkmalschutz 38
A.4.10 Brand- und Katastrophenschutz 38
A.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen 38
A.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten 39
A.4.13 Kampfmittel 40
A.4.14 Unterrichtungspflichten 41
A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin 41
A.5.1 Zusagen gegenüber dem Kreis Kleve 41
A.5.2 Zusage bezüglich der Entfernung von Bahnübergängen 42
A.5.3 Zusage bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen 42
A.5.4 Zusagen bezüglich der Sicherungsmaßnahmen für die Gasleitungen der Thyssengas GmbH 42
A.5.5 Zusagen gegenüber den Privateinwendern ID E0830 und ID E0832 44

A.6 Vorbehalte 44
A.7 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge 44
A.8 Sofortige Vollziehung 44
A.9 Gebühren und Auslagen 44
B. Begründung 45
B.1 Sachverhalt 45
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens 45
B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 65
B.1.3 Anhörungsverfahren 66
B.1.4 Einleitung der Planänderungsverfahren vor Beschlussfassung (1., 2. und 3. Deckblatt) 72
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung 80
B.2.1 Rechtsgrundlage 80
B.2.2 Zuständigkeit 80
B.3 Umweltverträglichkeit 80
B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit 80
B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung 81
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens 97
B.4.1 Planrechtfertigung 97
B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk 98
B.4.3 Abschnittsbildung 98
B.4.4 Variantenentscheidung 99
B.4.5 Raumordnung und Landesplanung 108
B.4.6 Verkehrsprognose 109
B.4.7 Blockverdichtung 110
B.4.8 Betriebsprogramm statt Maximalkapazität 111
B.4.9 Wasserhaushalt 112
B.4.10 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz 117
B.4.11 Naturschutz und Landschaftspflege 118

B.4.12 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet) 118
B.4.13 Artenschutz 118
B.4.14 Immissionsschutz 120
B.4.15 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz 195
B.4.16 Land- und Forstwirtschaft 199
B.4.17 Denkmalschutz 199
B.4.18 Brand- und Katastrophenschutz 200
B.4.19 Sicherheitskonzept 201
B.4.20 Unfallschutz 208
B.4.21 Seitenwind 209
B.4.22 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen 210
B.4.23 Straßen, Wege und Zufahrten 211
B.4.24 Beseitigung von Bahnübergängen 213
B.4.25 Kampfmittel 227
B.4.26 Träger öffentlicher Belange, Leitungsträger 227
B.4.27 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen 290
B.5 Gesamtabwägung 437
B.6 Sofortige Vollziehung 439
B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen 439
C. Rechtsbehelfsbelehrung 440

Auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „PFA 3.3 Emmerich-Praest, ABS 46/2 Oberhausen - Emmerich - Landesgrenze NL“ in der Stadt Emmerich, im Landkreis Kleve , Bahn-km 53,246 bis 57,700 der Strecke 2270 Oberhausen - Emmerich - (NL), wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzauflagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Der Neubau eines zusätzlichen Streckengleises
- Der Neubau der bestehenden Gleise im Bereich der Verziehung von km 55,1 bis km 55,5
- Der Neubau der bestehenden Gleise im Bereich des Bogens von km 56,45 bis km 56,85
- Die Beseitigung der höhengleichen Kreuzungen (Bahnübergänge - BÜ)
- Die Errichtung von Eisenbahnüberführungen (EÜ) und einer Straßenüberführung (SÜ, als Ersatzmaßnahme für die Auflassung des BÜ Broichstraße)
- Maßnahmen zum Schallschutz
- Maßnahmen zum Erschütterungsschutz
- Der Umbau des Haltepunktes Praest
- Der Neubau von Bahnseitengräben, Sickerschlitzen und Tiefenentwässerung zur Streckenentwässerung
- Der Bau von temporären Baustelleneinrichtungsflächen
- Der Bau von Rettungszuwegungen

- Die Änderung und Anpassung aller betrieblich erforderlichen Anlagen (u. a. der Oberleitung, der Anlagen der Energieversorgung, der Signale und der Kommunikationseinrichtungen).

Einzelheiten sind unter B.1.1 in diesem Planfeststellungsbeschluss dargestellt.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Anlagenverzeichnis	nur zur Information
2	Erläuterungsbericht, Stand: 31.05.2021, 126 Seiten	festgestellt
3	Übersichtspläne, km 53,246 bis km 57,700, unter-schiedliche Planungsstände	nur zur Information
3.1	Übersichtskarte, Maßstab 1:50.000, Plan-Nr. 4.33.VA. UE.001.0, Planungsstand: 17.10.2011	nur zur Information
3.2	Übersichtsplan, Maßstab 1:5.000, Plan-Nr. 4.33.VA.UP.001.1 (ersetzt) und 4.33.VA.UP.001.2, Stand: 30.09.2019	nur zur Information
3.3	Übersichtsplan Baustraßenkonzept, Maßstab 1:5.000, Plan-Nr. 4.33.VA.UP. 101.1 (ersetzt) und 4.33.VA.UP. 101.2, Stand: 30.09.2019	nur zur Information
3.4	Übersichtsplan Zuwegung für Rettungseinsatz, Maßstab 1:5.000, Plan-Nr. 4.33.VA.UP.201.1 (ersetzt) und 4.33.VA.UP.201.2, Stand: 30.09.2019	nur zur Information
4	Bauwerksverzeichnis, Stand: 30.09.2019, 45 Seiten	festgestellt
5	Lagepläne	
5.1	Lagepläne und Klarpläne, Maßstab 1:1.000, 12 Blätter, Stand: 30.09.2019 bzw. 31.05.2021	festgestellt
5.2	Leitungslagepläne, Maßstab 1:1.000, 6 Blätter, Stand: 30.09.2019	nur zur Information
5.3	Leitungsumverlegungspläne, Maßstab 1:1.000, 6 Blätter, Stand: 30.09.2019	festgestellt
6	Höhenpläne, Maßstab 1:1.000, Stand: 31.05.2021 Höhenplan EÜ Praestsches Feld, Plan-Nr. 4.33.VA.HP.001.2 (ersetzt) und 4.33.VA.HP.001.3E Höhenplan EÜ Broichstraße, Plan-Nr. 4.33.VA.HP.002.2 (ersetzt) und 4.33.VA.HP.002.3E	festgestellt
7.1	Querprofile Bahnstrecke, Maßstab 1:100, 6 Blätter, Stand: 08.01.2016 bzw. 30.09.2019 Plan-Nr. 4.33.VA.QP.001.0 (ersetzt) und 4.33.VA.QP.001.1, Plan-Nr. 4.33.VA.QP.002.0 (ersetzt) und 4.33.VA.QP.002.1, Plan-Nr. 4.33.VA.QP.003.0 (ersetzt) und 4.33.VA.QP.003.2, Plan-Nr. 4.33.VA.QP.004.0 (ersetzt) und 4.33.VA.QP.004.1, Plan-Nr. 4.33.VA.QP.005.0	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	(ersetzt) und 4.33.VA.QP.005.1, Plan-Nr. 4.33.VA.QP.006.0 (ersetzt) und 4.33.VA.QP.006.1	
7.2	Regelprofile Straße, Maßstab 1:50, 4 Blätter, Stand: 17.10.2011 bzw. 08.01.2016, Plan-Nr. 4.33.VA.RQ.001.0, Plan-Nr. 4.33.VA.RQ.002.0, Plan-Nr. 4.33.VA.RQ.003.0 (ersetzt) und 4.33.VA.RQ.003.1, Plan-Nr. 4.33.VA.RQ.004.0 (ersetzt) und 4.33.VA.RQ.004.1	festgestellt
8	Bauwerkspläne	
8.1	Eisenbahnüberführungen EÜ(F) Sulenstraße, km 54,540, Stand: 30.09.2019, Plan-Nr. 4.33.IB.EU.001.0 (ersetzt) und 4.33.IB.EU.001.1 EÜ Praestsches Feld, km 54,881, Stand: 31.05.2021, Plan-Nr. 4.33.IB.EU.002.1 (ersetzt) und 4.33.IB.EU.002.3 EÜ Broichstraße, km 56,645, Stand: 31.05.2021, Plan-Nr. 4.33.IB.EU.003.1 (ersetzt) und 4.33.IB.EU.003.3	festgestellt
8.2	Straßenüberführungen – Bleibt frei	
8.3	Regelschnitte Durchlässe, Maßstab 1:50, Stand: 17.10.2011	nur zur Information
8.4	Schallschutzwände, Regelquerschnitt, Ansicht, Maßstab 1:50, Stand: 17.10.2011	nur zur Information
8.5	Stützbauwerke – bleibt frei	
8.6	Regeldetails Zuwegung für Rettungseinsätze, Maßstab 1:100, 2 Blätter, Stand: 17.10.2011	festgestellt
8.7	Signalbrücken und -ausleger, Bauwerkspläne, Maßstab 1:100, 5 Pläne, Stand: 30.09.2019, Plan-Nr. 4.33.IB.SA.001.0 (ersetzt) und 4.33.IB.SA.001.1, Plan-Nr. 4.33.IB.SA.002.0 (ersetzt) und 4.33.IB.SA.002.1, Plan-Nr. 4.33.IB.SA.003.0 (ersetzt) und 4.33.VA.SA.003.1, Plan-Nr. 4.33.VA.SA.004.0, Plan-Nr. 4.33.VA.SA.005.0	festgestellt
9	Grunderwerbsverzeichnis und -pläne	
9.1	Grunderwerbsverzeichnis, 72 Seiten, Stand: 30.09.2019	festgestellt
9.2	Grunderwerbspläne, Maßstab 1:1.000, 6 Blätter, Stand: 30.09.2019, Plan-Nr. 4.33.VA.GE.001.2, bis Plan-Nr. 4.33.VA.GE.006.2	festgestellt
9.3	Trassenferne Grunderwerbspläne, Maßstab 1:5.000, 3 Blätter, Stand: 17.10.2011 bzw. 08.01.2016, Plan-Nr. 4.33.VA.GE.101.0 bis Plan-Nr. 4.33.VA.GE.103.0	festgestellt
10	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
10.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht, 130 Seiten, Stand: 30.09.2019	festgestellt
10.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Anhänge zum Erläuterungsbericht, 87 Seiten, Stand: 30.09.2019,	festgestellt
10.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Karte 1: Bestands- und Konfliktpläne, km 57,216 bis km 57,737, Maßstab 1:1.000, 6	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blätter, Stand: 30.09.2019, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.001.2 bis Plan-Nr. 4.33.LP.LF.006.2	
10.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Karte 2: Maßnahmenpläne, km 52,716 bis km 53,619, Maßstab 1:1.000, 12 Blätter, Stand: 30.09.2019, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.007.2, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.007.2K, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.008.2, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.008.2K, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.009.2, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.009.2K, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.010.2, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.010.2K, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.011.2, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.011.2K, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.012.2, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.012.2K	festgestellt
10.5	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Karte 3: Maßnahmenpläne trassenfern, Maßstab 1:5.000/1:20.000, 3 Blätter, Stand: 08.01.2016 bzw. 30.09.2019, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.013.1, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.015.0	festgestellt
10.6	Artenschutzbeitrag zum Landschaftspflegerischen Begleitplan – Erläuterungsbericht, 96 Seiten, Stand: 30.09.2019	festgestellt
10.7	Artenschutzbeitrag zum Landschaftspflegerischen Begleitplan – Anhänge zum Erläuterungsbericht, 55 Seiten, Stand: 30.09.2019	festgestellt
10.8	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Karte 4: Planunterlagen zum Artenschutz, Maßstab 1:2.500, 2 Blätter, Stand: 30.09.19, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.030.2, Plan-Nr. 4.33.LP.LF.031.2	festgestellt
11	Hydraulische Berechnung	
11.1	Erläuterungsbericht zur hydraulischen Berechnung, 12 Seiten, Stand: 08.01.2016	nur zur Information
11.2	Übersichtsplan Entwässerungskonzept, Maßstab 1:5.000, Stand: 08.01.2016, Plan-Nr. 4.33.VA.UP.201.0 (ersetzt) und 4.33.VA.UP.301.1	nur zur Information
11.3	Rasterdatenblatt DWD (Deutscher Wetterdienst), 1 Seite, Stand: 17.10.2011	nur zur Information
11.4	Übersichtsdatenblätter der Einleitmengen, 9 Seiten, Stand: 08.01.2016	nur zur Information
11.5	Hydraulische Berechnung, 129 Seiten, Stand 08.01.2016	nur zur Information
12	Umweltverträglichkeitsstudie	
12.1	Grundlagen der Umweltplanung, Teil A, Erläuterungsbericht, 203 Seiten, Stand: 17.10.2011	nur zur Information
12.2	Grundlagen der Umweltplanung, Teil B, Erläuterungsbericht, 97 Seiten, Stand: 30.09.2019	nur zur Information
12.3	Grundlagen der Umweltplanung, Teil B, Anhänge zum Erläuterungsbericht, 47 Seiten, Stand: 17.10.2011	nur zur Information
12.4	Grundlagen der Umweltplanung, Teil B, Planunterlagen, Karte 1: Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Maßstab 1:5.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.001.0	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.5	Grundlagen der Umweltplanung, Teil B, Planunterlagen, Karte 2: Bestand Tiere und Pflanzen, Maßstab 1:5.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.002.0	nur zur Information
12.6	Grundlagen der Umweltplanung, Teil B, Planunterlagen, Karte 3: Bestand Boden, Maßstab 1:5.000, Stand: 08.01.2016, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.003.1	nur zur Information
12.7	Grundlagen der Umweltplanung, Teil B, Planunterlagen, Karte 4: Bestand Wasser, Maßstab 1:5.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.004.0	nur zur Information
12.8	Grundlagen der Umweltplanung, Teil B, Planunterlagen, Karte 5: Bestand Luft/Klima, Maßstab 1:5.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.005.0	nur zur Information
12.9	Grundlagen der Umweltplanung, Teil B, Planunterlagen, Karte 6: Bestand Landschafts-/Ortsbild , Maßstab 1:5.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.006.0	nur zur Information
12.10	Grundlagen der Umweltplanung, Teil B, Planunterlagen, Karte 7: Bestand Mensch, Kultur- und sonstige Sachgüter, Maßstab 1:5.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.007.0	nur zur Information
12.11	Umweltverträglichkeitsstudie, Raumwiderstände und Varianten, Erläuterungsbericht, 203 Seiten, Stand: 17.10.2017	nur zur Information
12.12	Umweltverträglichkeitsstudie, Raumwiderstände und Varianten, Planunterlagen Raumwiderstandskriterien, 9 Seiten, Maßstab 1.10.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.00.LP.OU.001.0 bis Plan-Nr. 4.00.LP.OU.009.0	nur zur Information
12.13	Umweltverträglichkeitsstudie, Raumwiderstände und Varianten, Planunterlagen Raumwiderstandskategorien, Schutzgutübergreifende Raumwiderstandsklassen, 9 Blätter, Maßstab 1:10.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.00.LP.OU.010.0 bis Plan-Nr. 4.00.LP.OU.018.0	nur zur Information
12.14	Umweltverträglichkeitsstudie, Raumwiderstände und Varianten, Planunterlagen Karte 1: Variantenvergleich BÜ-Ersatzmaßnahmen, Maßstab 1.5.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.03.LP.OU.003.0	nur zur Information
12.15	Umweltverträglichkeitsstudie, Raumwiderstände und Varianten, Anhänge zum Erläuterungsbericht (UVS Variante Umfahrung Emmerich am Rhein), 306 Seiten, Stand: 17.10.2011	nur zur Information
12.16	Umweltverträglichkeitsstudie, Raumwiderstände und Varianten, 12 Blätter, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.03.LP.OU.010.0 bis Plan-Nr. 4.03.LP.OU.033.0	nur zur Information
12.17	Umweltverträglichkeitsstudie, Auswirkungsprognose, Erläuterungsbericht, 116 Seiten, Stand: 30.09.2019	nur zur Information
12.18	Umweltverträglichkeitsstudie, Auswirkungen, Karte 12: Tiere und Pflanzen, km 53,246 – 57,700, Maßstab 1:5.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.008.0	nur zur Information
12.19	Umweltverträglichkeitsstudie, Auswirkungen, Karte 13: Boden	nur zur

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	und Wasser, km 53,246 – 57,700, Maßstab 1:5.000, Stand: 18.01.2016, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.009.1	Information
12.20	Umweltverträglichkeitsstudie, Auswirkungen, Karte 14: Landschafts-/Ortsbild, Erholung und Freizeit, km 53,246 – 57,700, Maßstab 1:5.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.010.0	nur zur Information
12.21	Umweltverträglichkeitsstudie, Auswirkungen, Karte 15: Wohnen/Wohnumfeld, Klima/Luft, Kultur- und Sachgüter, km 53,246 – 57,700, Maßstab 1:5.000, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.33.LP.OU.011.0	nur zur Information
12.22	Umweltverträglichkeitsstudie, Allgemeinverständliche Zusammenfassung, Erläuterungsbericht, 77 Seiten, Stand: 30.09.2019	nur zur Information
13	Schall	
13.1	Erläuterungsbericht Schall, 42 Seiten, Stand: 08.01.2016	festgestellt
13.2	Übersichtslageplan Schall, km 53,246 – 57,700, Maßstab 1:5.000, 2 Blätter, Stand: 17.10.2011, Plan-Nr. 4.33.SE.UP.001.1, Plan-Nr. 4.33.SE.UP.002.1	nur zur Information
13.3	Lageplan Schall mit Immissionsorten und Anspruch auf passiven Schallschutz, km 53,246 bis 55,400, ohne Maßstab, Stand: 08.01.2016, Plan-Nr. 4.33.SE.LP.001.1 (ersetzt) und 4.33.SE.LP.002.1 Lageplan Schall mit Immissionsorten und Anspruch auf passiven Schallschutz, km 55,400 bis 57,700, Maßstab 1:2.500, Stand: 08.01.2016, Plan-Nr. 4.33.SE.LP.002.1 (ersetzt) und 4.33.SE.LP.002.2	festgestellt
13.4	Verbleibende Betroffenheiten mit aktivem Schallschutz, Stand: 30.09.2019, 55 Seiten	festgestellt
13.5	Ergebnistabelle Schall, Stand: 30.09.2019, 177 Seiten	festgestellt
13.6	Variantenuntersuchungen, Stand: 17.10.2011, 89 Seiten	nur zur Information
13.7	Erläuterungsbericht Schall – Bahnübergangsbeseitigung, Stand: 17.10.2011, 28 Seiten	nur zur Information
13.8	Erläuterungsbericht Schall – Gesamtlärmuntersuchung, Stand: 17.10.2011, 21 Seiten	nur zur Information
14	Erschütterungsgutachten	
14.1	Erläuterungsbericht Erschütterungen, Stand: 17.10.2011, 57 Seiten	nur zur Information
14.2	Messberichte Erschütterungen, Stand: 17.10.2011, 25 Anhänge	nur zur Information
14.3	Übersichtspläne Erschütterungen mit Messpunkten, Messquerschnitten und Einwirkungsbereichen, Maßstab 1:2.000, 2 Blätter	nur zur Information
15	Geotechnisches Gutachten	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.1	Geotechnischer Bericht, Stand: 08.01.2016, 76 Seiten	nur zur Information
15.2	Übersichtspläne mit Maßnahmenband, Maßstab 1:5.000, 2 Blätter, Plan-Nr. 4.B5.BG.MP.S01.0, Plan-Nr. 4.B5.BG.MP.S02.0	nur zur Information
16	Untersuchung zur Natura 2000-Verträglichkeit	
16.1	FFH-Vorprüfung DE 4104-302 Erläuterungsbericht, Stand 30.09.2019, 43 Seiten mit Anhang I (12 Seiten) und Anhang II (2 Seiten)	nur zur Information
16.2	FFH-Vorprüfung zum FFH-Gebiet Karte 1: Übersicht, Maßstab 1:25.000 Karte 2: Lebensraumtypen und Arten, Maßstab 1:5.000, Plan-Nr. 4.03.LP.FH.001.0, Plan-Nr. 4.03.LP.FH.002.0	nur zur Information
16.3	FFH-Vorprüfung DE 4203-401 Erläuterungsbericht, Stand 30.09.2019, 50 Seiten mit Anhang I, 18 Blätter	nur zur Information
16.4	FFH-Vorprüfung zum Vogelschutzgebiet Karte 1: Übersicht, Maßstab 1:100.000 Karte 2: Lageplan Teilgebiet, Maßstab 1:7.500, Plan-Nr. 4.00.LP.FH.007.0, Plan-Nr. 4.00.LP.FH.008.0	nur zur Information
17	Sicherheitsnachweis Aerodynamik/Seitenwind, Stand: 17.10.2011, 6 Seiten	nur zur Information
18	Bewertung der elektromagnetischen Verträglichkeit, Stand: 12.03.2010, 21 Seiten	nur zur Information
19	Zusätzliche Projektinformationen (zur Herabstufung der B 8 zur L 7 und zum Grabensystem im Bereich geplanter Unterführungen)	nur zur Information
20	Konzept Notfall und Streckensicherheit, Stand: 30.09.2019, 14 Seiten	nur zur Information
21	Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Stand 31.05.2021, 82 Seiten	nur zur Information

Durch das 1. Deckblatt vom 08.01.2016 wurde der Erläuterungsbericht sowie die Unterlagen 3.2-3.4, 4, 5.1, 5.3, 6, 7.1, 8.1, 9, 10, 11, 12, 15 und 16 redaktionell geändert.

Durch das 2. Deckblatt vom 30.09.2019 wurde der Erläuterungsbericht sowie die Unterlagen 3.2-3.4, 4, 5, 6, 7.1, 8.1, 8.7, 9.1-9.2, 10.1-10.4, 10.6-10.8, 12, 13 und 16 redaktionell geändert und die Unterlage 20 ist neu hinzugekommen.

Durch das 3. Deckblatt vom 31.05.2021 wurde der Erläuterungsbericht sowie die Unterlagen 5.1, 6 und 8.1 redaktionell geändert und die Unterlage 21 ist neu hinzugekommen.

Die durch die Deckblätter betroffenen Unterlagen sind in der Tabelle blau dargestellt.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

A.3.1.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Der Vorhabenträgerin wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für

— die Einleitung anfallenden Niederschlagswassers nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

— die Grundwasserentnahme während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG

— das Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer während der Bauzeit

nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG auf der Strecke 2270, km 53,246 bis 57,700 erteilt.

1. Zweck, Art und Maß der Benutzung

   Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient der Baugrubentrockenhaltung während der Bauzeit zur Errichtung des dritten Gleises.

   Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Entnahme und Einleitung von nachfolgend festgelegten Wassermengen aus den Baugruben:

Bauabschnitt	V [l/s]	Dauer Tage [d]	Wassermenge [m³]
53,246 bis 57,700	3,2	730	200.999

   Das Ableiten von Grundwasser erfolgt in die Gewässer Paesche Landwehr/Millinger Landwehr bzw. Löwenberger Landwehr. Für die Einleitung in die genannten Gewässer wurde eine zusätzliche Einleitmenge von 3.916 m³ an Niederschlagswasser aus den Baugruben errechnet.

   Die erlaubte dauerhafte Gewässerbenutzung gilt für die Einleitung von nachfolgend festgelegten Niederschlagsmengen aus der Gleisentwässerung:

Einleitstelle	V [l/s]
E1 Paesche Landwehr/Millinger Landwehr	224
E2 Löwenberger Landwehr	828

2. Widerrufsvorbehalt

   Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

3. Befristung

   Die Erlaubnis für die bauzeitliche Entnahme und Einleitung von Grundwasser und Tagwasser wird befristet für maximal 24 Monate ab Beginn der Bauwasserhaltung erteilt. Die dauerhafte Einleitung wird unbefristet erteilt.

A.3.1.2 Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen

1. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekanntzugeben.
3. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 West anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.

4. Spätestens zwei Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 West ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
5. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen nicht zulässig.
6. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
7. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.
8. Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
9. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein. Es darf daher nur unbelastetes Material entsprechend der ErsatzbaustoffV verwendet werden.
10. Die Einleitungen des Niederschlagswassers in die Gewässer Paesche Landwehr/Millinger Landwehr und Löwenberger Landwehr hat so zu erfolgen, dass weder eine Einengung des Abflussprofils des Gewässers noch eine sonstige Beeinträchtigung des Gewässerbettes und dessen Unterhaltung erfolgt. Das Gewässerbett ist – falls erforderlich – an der Einleitstelle in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen in ausreichender Länge und Breite, z. B. mittels Wasserbausteinen gegen Auskolkungen, Uferabbrüche usw. zu sichern. Auf eine naturnahe Ausführung ist zu achten.
11. Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.

12. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z. B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.
13. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.
14. Auslaufende Betriebsmittel, auch Tropfverluste, sind unmittelbar aufzunehmen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (Schaufel und Eimer) sind im Bereich der Betankungsstelle bereitzuhalten.
15. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollschlauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.
16. Zur Erfassung des geförderten Grundwassers ist eine geeichte Wasseruhr einzubauen. Die Wasseruhr ist jeden Tag auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen, die Zählerstände zu dokumentieren und aufzubewahren.
17. Der Beginn der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt mit Angaben zu Anfangswasserzählerstand (m³) umgehend anzuzeigen.
18. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahmen der Bauwasserhaltung zu übermitteln.
19. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Anlagen der Bauwasserhaltung restlos zu beseitigen und der frühere Zustand ist wiederherzustellen.
20. Die Beendigung der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt unter Angaben von Wasserzählerstand und Gesamtfördermenge (m³) umgehend, spätestens jedoch eine Woche nach Beendigung anzuzeigen.
21. Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist auf Verlangen nach Beendigung der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.
22. Um insbesondere Schäden durch Setzungen ausschließen zu können, ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.
23. Der Gehalt an mineralischen, absetzbaren Stoffen (im Imhoff-Trichter nach 30 Minuten Absetzzeit) des eingeleiteten Grundwassers darf 0,5 ml/l nicht überschreiten.
24. Die bauzeitlichen Einleitstellen in die Gewässer sind gegen Auskolkung zu sichern.

25. Schäden am Gewässer, die auf die Einleitungen zurückzuführen sind, sind umgehend zu beseitigen. Nach Beendigung der Einleitung ist der Zustand des Gewässers vor Baubeginn wiederherzustellen.
26. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
27. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.
28. Die Koordinaten der Entwässerungsanalagen sind zur Eintragung in das Wasserbuch zwingend notwendig. Die Koordinaten in UTM (Rechts- und Hochwert) sind spätestens 2 Wochen nach Errichtung der Einleitstellen an das Eisenbahn-Bundesamt zu übermitteln.

A.3.1.3 Hinweise

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerinder nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000 € geahndet werden.
4. Nachbarschaftliche Belange sind im Hinblick auf die Ausführung der Versickerungsanlage/Abwassereinleitung bauseits zu prüfen. Schadensersatzansprüche für nicht auszuschließende Vernässungen/Überschwemmungen von unterhalb gelegenen Grundstücken – insbesondere bei Überlastung der Anlage – können aus der Zulassung des Vorhabens nicht hergeleitet werden.
5. Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

A.3.2 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. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Abweichungen vom zugelassenen Vorhaben

Sollte sich bei der Ausführungsplanung herausstellen, dass von dem zugelassenen Vorhaben abgewichen werden muss, ist zur Vermeidung eines Schwarzbaues unverzüglich ein Antrag auf Änderung dieser Zulassungsentscheidung beim EBA, Sachbereich 1 der Außenstelle Essen zu stellen.

A.4.2 Eisenbahnüberführung für Fußgänger Von-der-Recke-Straße

Zur Sicherstellung der erforderlichen Querungsmöglichkeiten hat die Vorhabenträgerin auf der Höhe des bisherigen Bahnübergangs Von-der-Recke-Straße eine neue Eisenbahnüberführung zu errichten. Unterführt wird ausschließlich der Fußgänger- und Radverkehr. Die EÜ (F) wird über Rampen erschlossen. Die Neigung der Rampen wird behindertengerecht ausgeführt. Die Vorhabenträgerin hat die Eisenbahnüberführung im Rahmen eines Planänderungsverfahrens zu beantragen. Vor Errichtung dieser EÜ darf der BÜ Von-der-Recke-Straße nicht beseitigt werden.

A.4.3 Umweltfachliche Bauüberwachung

Zur Sicherstellung, dass die naturschutz- und umweltrechtlichen Nebenbestimmungen vor und während der Durchführung des Vorhabens fachgerecht umgesetzt werden, wird eine qualifizierte umweltfachliche Bauüberwachung mit vertiefenden faunistischen Kenntnissen nach den Maßgaben des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für wasser- und immissionsschutzrechtliche Zulassungsverfahren im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes – Teil VII – Umweltfachliche Bauüberwachung (Stand Juni 2025) angeordnet. Es ist eine ausreichende Präsenz der umwelt-

fachlichen Bauüberwachung vor Ort und ihre permanente Erreichbarkeit zu gewährleisten. Die generelle umweltfachliche Bauüberwachung ist insbesondere für folgende Themenbereiche zuständig:

- Immissionsschutz
- Naturschutz und Landschaftspflege (einschließlich Artenschutz)
- Gewässerschutz
- Bodenschutz

Hierzu zählt auch die Überwachung des ordnungsgemäßen Umgangs mit Bau-, Aushub- und Abbruchmaterialien, insbesondere im Hinblick auf deren Risiken für die Schutzgüter im Zusammenhang mit der Lagerung und Behandlung.

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 Umwelt-Leitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

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, wenn 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 Naturschutz und Landschaftspflege sowie Artenschutz

1. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LPB, Stand 30.09.2019) und im Artenschutzbeitrag (ASB, Stand 30.09.2019) dargestellten und formulierten Maßnahmen sind zu berücksichtigen und durchzuführen. Die im LBP und im ASB formulierten Schutz, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind während der Bauausführung einzuhalten und umzusetzen.
2. Sollten im Zuge der Bauarbeiten unerwartet bislang unbekannte Fortpflanzungs- und Ruhestätten und/oder Vorkommen gesetzlich geschützter Arten im Vorhabenbereich oder im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen festgestellt werden, so sind sämtliche

Bauarbeiten in diesem Bereich mit sofortiger Wirkung unverzüglich einzustellen. Es sind in diesem Falle umgehend die beteiligten Behörden (Untere und Höhere Naturschutzbehörde, Eisenbahn-Bundesamt) zu informieren.

3. Die Durchführung von Rodungs- oder Gehölzrückschnittmaßnahmen sowie unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) nur innerhalb der Zeit vom 01.10. bis 29.02. eines jeweiligen Jahres zulässig und haben in diesem Zeitraum der Vegetationsruhe außerhalb der Brutzeit gesetzlich geschützter Vogelarten zu erfolgen (Maßnahme V_{ASB} 1 im ASB und im LBP).
4. Die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sind auf Dauer und ihrer Zweckbestimmung entsprechend in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern.
5. 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. Ggfs. erforderlich werdende Abweichungen von diesem Bescheid sind rechtzeitig bei der verfahrensführenden Stelle mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen.
6. Die nach dem LPB sowie den Nebenbestimmungen für die Ausführungsplanung maßgeblichen Vorgaben sind bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen zu berücksichtigen.
7. Die Einschränkung der Nutzungsbefugnis der Eigentümer für die erforderlichen Maßnahmen ist zu sichern und vor Beginn des Vorhabens nachzuweisen.

A.4.4.1 Maßnahmen vor Baubeginn

1. Die Bestimmungen der DIN 18920 und RAS-LP 4 zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen sind auf alle Baumbestände im Baustellenbereich und die angrenzenden Vegetationsflächen anzuwenden.
2. Als Vermeidungsmaßnahme für Fledermäuse ist ein Zaun als Überflughilfe für Fledermäuse im Bereich beidseits vorhandener Gewässer zu installieren (Maßnahme V_{ASB} 2 im ASB und im LBP). Es ist zu erwarten, dass Wasserfledermäuse bei Jagdaktivitäten im Bereich des Abgrabungsgewässers bahnrechts und der Teiche bahnlinks die Bahntrasse öfter queren. Zur Vermeidung eines erhöhten Kollisionsrisikos durch das vor allem nachts zunehmende Zugaufkommen sind bahnrechts Überflughilfen in Form eines geeigneten Zaunes anzulegen. Es ist ein Zaun von ca. 4 m Höhe aus einem engmaschigen Gitterge-

flecht zu installieren, der oberseits zur Bahntrasse hin um ca. 30 Grad abgewinkelt ist. Bahnlinks kann die geplante Schallschutzwand als Überflughilfe fungieren.

3. Zur Erhaltung eines schutzwürdigen Einzelbaumes auf der BE-Fläche westlich der Kerstenstraße bahnlinks sind geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen. Zur Vermeidung von Schäden und Verlusten sind die entsprechenden Richtlinien und Normen (DIN 18920 und RAS-LP 4) einzuhalten (Maßnahme V_{ASB} 3 im ASB und im LBP).

4. Eine Nutzung des Durchlasses bei ca. Bahn-km 53,503 (Graben Kerstenstraße) als Winterquartier für einzelne Fledermäuse kann nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Als Vermeidungsmaßnahme zum Schutz von Fledermäusen in einem potentiellen Winterquartier dürfen die Abrissarbeiten an dem Durchlass außerhalb der Winterschlafperiode nur zwischen April (je nach Witterung) bis September durchgeführt werden. Alternativ dazu ist ein Besatz des Durchlasses durch Fledermäuse mittels geeigneter Maßnahmen (z. B. Ausschäumen der Spalten und Fugen mit Bauschaum, Verschluss der Einflugmöglichkeiten bei Abwesenheit der Tiere) im genannten Zeitraum vor dem Eingriff zu verhindern, um eine Auslösung von Tötungsdelikten nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu unterbinden (Maßnahmen V_{ASB} 4 im ASB und im LBP).

5. Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme i. S. v. § 44 Abs. 5 BNatSchG für den Steinkauz (*Athene noctua*) sind als funktionserhaltende Maßnahme vorsorglich Nist- und Nahrungshabitate im Umfeld von Praest zu schaffen. Als Ausgleichsmaßnahme ist eine Extensivweide/Streuobstwiese mit Obstbaum-Hochstämmen in ausreichender Anzahl (1 Baum pro 120-150 m² Fläche) anzulegen. Bevor sich Bruthöhlen entwickeln können, sind Niströhren mit Marderschutz als Ersatzbrutplätze aufzuhängen. Die Bodenvegetation ist durch eine zweischürige Mahd ganzjährig kurz zu halten und nicht zu intensiv zu bewirtschaften. Das Mahdgut ist abzuräumen (Maßnahme A_{CEF} 1 im ASB und im LBP).

6. Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der HNB sowie der UNB Kreis Kleve der gesamtverantwortliche Bauleiter und die umweltfachliche Bauüberwachung mit Namen, Anschrift, Telefon mitzuteilen.

7. Seitens der umweltfachlichen Bauüberwachung ist nach Abgrenzung des Baufeldes mit der HNB eine Ortsbesichtigung durchzuführen sowie jeweils quartalsweise über den aktuellen Umsetzungsstand der landschaftspflegerischen Maßnahmen der HNB zu berichten. Bei Abweichungen ist die HNB unmittelbar zu unterrichten.

A.4.4.2 Maßnahmen während des Baubetriebs

1. Aufgenommener Oberboden auf bauzeitlich oder dauerhaft beanspruchten Flächen ist gemäß DIN 18915 ordnungsgemäß zwischenzulagern bzw. wiederzuverwenden und einzubauen.
2. Die ordnungsgemäße Behandlung und Wiederverwendung von Erdaushub hat gemäß den im Bundesland Nordrhein-Westfalen gültigen einschlägigen Gesetzen, Verordnungen und Regelungen und unter Beachtung bewährter Maßnahmen hinsichtlich möglicher Schadstoffbelastungen und Altlasten zu erfolgen. Für die Vorhabenflächen sind rechtzeitig vor Bauausführung ergänzende Untersuchungen durchzuführen und für die Ausführung entsprechende Auflagen zum Umgang mit den anfallenden Massen festzulegen, so dass schädliche Umweltauswirkungen in jedem Fall vermieden werden können. Die Ergebnisse der Bodenanalytik sind der Unteren Bodenschutzbehörde schriftlich vorzulegen.
3. Während der Baumaßnahme anfallender, nicht zum Einbau im Eingriffsbereich bestimmter Bodenaushub ist ordnungsgemäß zu entsorgen.
4. Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit hat gemäß DIN 18920/RAS-LP4 zu erfolgen. Zudem sind bei der Maßnahmenausführung die DIN 18915-19 sowie DIN 18320 entsprechend zu beachten.
5. Durch eventuelle Betonarbeiten anfallende sowie aus angrenzenden Bodenbelastungsflächen stammende kontaminierte Abwässer aus den Tag-, Schichten- und Grundwasserhaltungen der Baugruben sind vor Ableitung in Oberflächengewässer zu überprüfen und erforderlichenfalls zu behandeln und ausreichend zu reinigen.
6. Sollten während der Bauarbeiten bislang unbekannte archäologische Denkmäler, Bodendenkmäler, archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, so sind die Arbeiten in diesem Bereich unverzüglich einzustellen. Die Untere Denkmalbehörde des Kreises Kleve und das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege sind umgehend zu informieren.
7. Die bahnbegleitenden Böschungsgehölze im Bereich zwischen ca. Bahn-km 53,249 und 53,423 bahnrechts sind durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen zu schützen (Maßnahme S 1).
8. Bei ca. Bahn-km 53,340 bis Bahn-km 53,556 ist ein landschaftsprägender Uraltbaum (Baum-Weide) im Bereich einer BE-Fläche vor Beeinträchtigungen zu schützen (Maßnahme S 2).

9. Die Alleebäume und benachbarten Gehölze an der Offenbergallee außerhalb des unmittelbaren Eingriffsbereiches (3. Gleis, Durchfahrt Zuwegung für Rettungseinsatz) sind durch geeignete Maßnahmen gegen bauzeitliche Eingriffe, insbesondere im Zuge der Nutzung als Baustraße, zu schützen und zu sichern (Maßnahme S 3).
10. An das Baufeld angrenzende Gartenflächen in Praest sind soweit wie möglich und zumutbar vor Beeinträchtigungen, z. B. Staubemissionen und visuelle Beunruhigung, durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Insbesondere sind außerdem bedeutende Gehölzbestände in diesem Bereich zu schützen und zu sichern (Maßnahme S 4).
11. Die gegenüber der Ausbauseite geplanten Schallschutzwände sind unter weitest möglicher Schonung der trassenbegleitenden Gehölzstrukturen zu errichten. Ist eine Beanspruchung dieser Gehölzstrukturen unvermeidbar, so ist eine Neuanlage der Gehölzbestände entsprechend dem Ursprungszustand vorzusehen (Maßnahme S 5).
12. Die Baumreihen an der Broichstraße sowie am Rand des Friedhofs bahnrechts an einer geplanten BE-Fläche sind durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen in der Bauphase zu sichern und zu schützen (Maßnahme S 6).
13. Die landschaftsbildprägenden Einzelbäume auf der Höhe von ca. Bahn-km 56,740 bis ca. Bahn-km 56,760 an der Kreuzung der Broichstraße mit der Hueskampstraße sind durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen während der Bauzeit zu schützen und zu sichern (Maßnahme S 7).
14. Die bahnlinks angrenzenden Gehölzbestände im Bereich der Abgrabungsgewässer zwischen ca. Bahn-km 57,440 und 57,700 sind bei der Errichtung der Schallschutzwand durch geeignete Maßnahmen möglichst weitgehend vor Beeinträchtigungen zu sichern und zu schützen (Maßnahme S 8).
15. Zwischen ca. Bahn-km 57,540 und Bahn-km 57,640 ist der bahnrechts angrenzende Eichenwald außerhalb des vorgesehenen Eingriffsbereiches durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen zu schützen (Maßnahme S 9).
16. Ein Obstbaum ist auf der Höhe des Bahn-km 56,680 bis Bahn-km 56,690 bahnlinks im Randbereich einer geplanten BE-Fläche durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen zu schützen (Maßnahme S 10).
17. Sollten durch die umweltfachliche Bauüberwachung im Zuge ihrer Kontrolle Vorkommen von Brutvögeln in den angrenzenden Flächen festgestellt werden, so sind erforderlichenfalls die Baustellen- und Baustelleneinrichtungsflächen durch einen Schutzzaun von aus-

reichender Höhe, insbesondere im Bereich des nahegelegenen Gewässers, vor visuellen Beeinträchtigungen (bauzeitlichen Störungen) zu schützen (Maßnahme S 11).

18. Die Baumreihe zwischen der L 7 und der Bahnstrecke bei ca. Bahn-km 56,410 bis ca. Bahn-km 56,440 ist im Bereich der BE-Fläche durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase zu sichern und zu schützen (Maßnahme S 12).
19. Bei ca. Bahn-km 54,910 bis ca. Bahn-km 54,930 sind innerhalb einer BE-Fläche durch geeignete Maßnahmen zwei Einzelbäume zu erhalten und vor Beeinträchtigungen zu schützen (Maßnahme S 13).
20. Im Bereich der trassenfernen Verschwenkung des neuen Bahnweges zur Grünen Straße ist die auf einer Grundstücksgrenze stockende Hecke durch geeignete Maßnahmen zu erhalten und vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen zu schützen (Maßnahme S 14).
21. Im Bereich östlich der Broichstraße und nördlich des Bahnweges werden Teilflächen einer Streuobstwiese bauzeitlich beansprucht (insbesondere durch das Baufeld zur Umverlegung einer Gasleitung (Thyssengas)). Um Beeinträchtigungen der angrenzenden Streuobstbestände zu vermeiden, ist hier ein Vegetationsschutz vorzunehmen (Maßnahme S 15).

A.4.4.3 Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten

1. Temporär in Anspruch genommene Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten wiederherzustellen. Konkret sind dabei auf bauzeitlich für Baustraßen, BE-Flächen, Arbeitsstreifen etc. genutzten Flächen mit Privatgärten, öffentlichen Grünanlagen sowie landwirtschaftlicher, gartenbaulicher und vergleichbarer Nutzung nach Bauabschluss alle eingebauten Fremdmaterialien zu entfernen und die Bodenflächen ordnungsgemäß zu rekultivieren, soweit gemäß LBP oder technischer Planung dort keine abweichenden Aussagen zur Folgenutzung getroffen wurden. Bei Betroffenheit von Gehölzbeständen in der freien Landschaft (Feldhecken, Baumreihen, Wald etc.) sind im Anschluss an die Rekultivierung der Bodenflächen zusätzlich entsprechende Gehölzstrukturen wiederherzustellen. Für die Wiederherstellung von Gehölzbepflanzungen sind unabhängig vom Ausgangszustand lebensraumtypische, standortgerechte Gehölze zu verwenden (Maßnahme V/G 1).
2. Die Begrünung der Abschnitte des Bahnseitengrabens bzw. Versickerungsgrabens bahnlinks ist durch eine Initialsaat mit standortgerechten Gräser-/Kräutermischungen aus einheimischen Arten vorzunehmen (Maßnahme G 2).

3. Für anzupassende Grabenabschnitte im Bereich Bergerweg ist eine naturnahe Gestaltung sowie eine Initialsaat mit standortgerechten Gräser-/Kräutermischungen aus einheimischen Arten vorzunehmen (Maßnahme G 3).
4. Die bahnlinke und bahnrechte Schallschutzwand ist in Abstimmung mit der Stadt Emmerich bezüglich der Farb- und Oberflächengestaltung der gleisabgewandten Seite unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zur optischen Einbindung in das Landschaftsbild landschafts- und ortsbildverträglich zu gestalten (Maßnahmen G 4, G 5, G 7 und G 8).
5. Die Begrünung der Bahnböschung bahnlinks in mehreren Abschnitten ist durch eine Initialsaat mit standortgerechten Gräser-/Kräutermischungen aus einheimischen Arten zu entwickeln. Die Bahnböschung ist zudem im Bereich beidseits des Haltepunktes durch eine standortgerechte Bepflanzung mit einheimischen Gehölzen vor der Schallschutzwand zu begrünen (Maßnahmen G 6).
6. Die Begrünung der Abschnitte des Bahnseitengrabens bahnrechts ist durch eine Initialsaat mit standortgerechten Gräser-/Kräutermischungen aus einheimischen Arten zu entwickeln (Maßnahmen G 9).
7. Die Gestaltung und Begrünung der Gräben an der Broichstraße ist in Form von Ansaat mit standortgerechten Gräser-/Kräutermischungen aus einheimischen Arten naturnah vorzunehmen (Maßnahmen G 10).
8. Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen und Erdbauwerke im Randbereich des Vorhabens sind zurückzubauen und zu entsiegeln sowie als Ruderalflure zu entwickeln (Maßnahmen G 11).
9. Die Begrünung der Bahnböschung bahnrechts in mehreren Abschnitten ist durch eine Initialsaat mit standortgerechten Gräser-/Kräutermischungen aus einheimischen Arten zu entwickeln (Maßnahmen G 12).
10. Im Bereich zwischen ca. Bahn-km 53,520 und Bahn-km 53,820 und zwischen ca. Bahn-km 53,870 und Bahn-km 54,200 ist die bahnlinke Eingrünung der Trasse im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 1 (trassenbegleitender Gehölzstreifen) als Überflughilfe für Vögel zu gestalten.
11. Im Bereich zwischen ca. Bahn-km 57,640 und Bahn-km 57,700 ist die bahnrechte Eingrünung der Trasse im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 11 (trassenbegleitender Gehölzstreifen) als Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse zu gestalten. Im Hinblick auf

eine frühzeitige Wirksamkeit für Fledermäuse ist die Maßnahme mit einem Überflugzaun zu kombinieren (vgl. Maßnahme V_{ASB} 2).

12. Zur Versickerung von auf den neuen Verkehrsanlagen anfallendem Niederschlagswasser ist dieses über Versickerungsanlagen überall dort dem Grundwasser zuzuführen, wo dies technisch und bei den anstehenden Bodenverhältnissen möglich ist. Weitere wesentliche Teile des Wassers sind den Gräben und damit dem Landschaftswasserhaushalt zuzuführen. Die Versickerungsgräben, Entwässerungsgräben und Entwässerungsbecken sind mit einer belebten Bodenzone auszustatten, die eine ausreichende Reinigungsleistung bei verschmutztem Niederschlagswasser gewährleisten (Maßnahme V 7).
13. Zur Erstellung bzw. Wiederherstellung der landschaftlichen Einbindung von Bahnstrecke und Schallschutzwand sowie des Biotopverbundes ist auf bauzeitlich beanspruchten Flächen ein Grünstreifen mit Gehölzbepflanzungen (Bäume und Sträucher) aus heimischen Arten bahnlinks entlang der Trasse zwischen ca. Bahn-km 53,240 und Bahn- 53,450, zwischen ca. Bahn-km 53,520 und Bahn-km 53,820 sowie zwischen ca. Bahn-km 53,870 und Bahn-km 54,200 zu errichten (Maßnahme A 1).
14. Der Durchlass des Grabens Bergerweg unter der Bahntrasse bei ca. Bahn-km 53,878 ist auf gesamter Länge zu erneuern und als Ökodurchlass mit durchgehendem Gewässerbett, naturnahem Sohlsubstrat und beidseitigen Trockenbermen zu gestalten (Maßnahme V/A 2).
15. Bahnlinks entlang der Trasse zwischen ca. Bahn-km 54,670 und Bahn-km 54,870, zwischen Bahn-km 55,250 und Bahn-km 55,340 sowie zwischen ca. Bahn-km 55,380 und Bahn-km 55,940 ist zwischen der Schallschutzwand und dem verlegten Bahnweg ein Grünstreifen mit Gehölzbepflanzungen (Bäume und Sträucher) aus einheimischen Arten zur Erstellung bzw. Wiederherstellung der landschaftlichen Einbindung von Bahnstrecke und Schallschutzwand sowie zur Stärkung des Biotopverbundes anzulegen (Maßnahme A 3).
16. Der Durchlass des Grabens Offenbergallee unter der Bahntrasse bei ca. Bahn-km 54,243 ist auf der gesamten Länge zu erneuern und als Ökodurchlass mit durchgehendem Gewässerbett, naturnahem Sohlsubstrat und beidseitigen Trockenbermen zu gestalten (Maßnahme V/A 4).
17. Grünstreifen mit Gehölzbepflanzungen (Obstbäume entlang des Troges, dichte Gehölzstreifen zu angrenzenden Privatgrundstücken sowie vor der Schallschutzwand) sind beidseits des Troges der EÜ Praestsches Feld zwischen ca. Bahn-km 54,850 und Bahn-km 54,940 zur landschaftlichen Einbindung der EÜ Praestsches Feld, zur Förderung des

Biotopverbunds und zur Abschirmung der Straße gegenüber angrenzenden Privatgrünstücken zu entwickeln (Maßnahme A 5).

18. Zur Einbindung der Schallschutzwand und des Bahnweges in die Landschaft und der Aufrechterhaltung von Biotopverbundstrukturen ist eine Baumreihe aus Obstbäumen regionaltypischer Arten bzw. Sorten mit Krautsaum entlang des verlegten Bahnwegs anzulegen (Maßnahme A 6).
19. Die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sind spätestens innerhalb der auf den Beginn/Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode (15.11.-31.3.) umzusetzen.
20. 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.
21. Die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich der HNB mitzuteilen.
22. Zwei Jahre nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind diese hinsichtlich der Maßnahmenziele einer fachgutachterlichen Funktionskontrolle zu unterziehen, die Ergebnisse sind der HNB mitzuteilen. Insofern Maßnahmenziele nicht erreicht worden sind, sind erforderliche Maßnahmenmodifikationen in Abstimmung mit der HNB entsprechend durchzuführen. Art und Umfang der Funktionskontrolle sind der HNB bis zur Umsetzungskontrolle mitzuteilen.

A.4.5 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Die vorhabenbedingt zu erwartenden Wirkungen haben keine Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zur Folge. Explizite Schadensbegrenzungsmaßnahmen sind gemäß den Ergebnissen der FFH-Untersuchungen zu den Natura 2000-Gebieten DE-4104-302 „NSG Bienener Altrhein, Millinger und Hurler Meer und NSG Empeler Meer“ (FFH-Vorprüfung, Erläuterungsbericht, Stand 30.09.2019) und DE-4203-401 „Unterer Niederrhein“ (FFH-Vorprüfung, Erläuterungsbericht, Stand 30.09.2019) nicht erforderlich. Maßnahmen zur Kohärenzsicherung entfallen, da keine entsprechenden Betroffenheiten von Natura 2000-Gebieten vorliegen.

A.4.6 Immissionsschutz

A.4.6.1 Baubedingte Lärmimmissionen

A.4.6.1.1 Schutzauflagen bezüglich des Baulärms

1. Bei der Durchführung des Bauvorhabens ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV-Baulärm) vom 19. August 1970 zu beachten; es sind dementsprechend notwendige Maßnahmen zur Lärmminderung zu ergreifen.

2. Rechtzeitig vor Baubeginn ist ein von einem Sachverständigen erstelltes Konzept mit Maßnahmen zur Minimierung von Baulärm zu erstellen, welches auf der AVV-Baulärm basiert und § 22 BImSchG berücksichtigt.

3. Bauarbeiten in den besonders geschützten Zeiten (Nachtruhe) sowie an Sonn- und Feiertagen sind so weit wie möglich zu vermeiden. Falls es aus bahnbetrieblichen Gründen erforderlich wird, bestimmte Arbeiten zwingend im Nachtzeitraum durchzuführen, sind diese Vorgänge nach konkreter Festlegung der Bauzeiten und der eingesetzten Baumaschinen nochmals zu untersuchen.

4. 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, Versorgung der Baustelle nach Möglichkeit mit Baustrom über das örtliche Stromnetz). Die Vorhabenträgerin hat in diesem Zusammenhang auch die Wirksamkeit eines Einsatzes von mobilen, ggf. aufblasbaren Schallschutzwänden zu prüfen und zu bewerten.

5. Die Vorhabenträgerin hat dafür zu sorgen, dass während der Bauzeit geräuscharme Baumaschinen entsprechend der Baumaschinenlärmverordnung eingesetzt werden. Es sind Bauverfahren bevorzugt einzusetzen, die lärmarme Vorgehensweisen beinhalten.

6. Die Vorhabenträgerin hat durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen, dass die für Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen eingehalten werden.

7. Es sind nur noch automatische Warnsysteme zu verwenden, deren akustische Warnsignalgeber über eine automatische Pegelanpassung (APA) verfügen. Der Schallpegel der Warnsignalgeber darf an der unteren Grenze des Dynamikbereiches der Automatischen Pegelanpassung maximal 97 dB(A) erreichen. Dies gilt nicht für Baustellen, an denen

sich im Abstand von weniger als 1.000 m beidseitig des von der Baumaßnahme betroffenen Gleisabschnittes keine Gebiete im Sinne der Nr. 3.1.1 Buchstabe c bis f (Mischgebiete, allgemeine Wohngebiete, reine Wohngebiete, Kurgebiete und Krankenhäuser) der AVV-Baulärm befinden. Der Abstand von 1.000 m reduziert sich, wenn und soweit schädliche Umweltauswirkungen im Sinne einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte gem. Ziffer 3.11 c) bis f) der AVV-Baulärm im konkreten Fall nachweislich nicht zu erwarten sind, beispielsweise durch Schallausbreitungshindernisse auf dem Weg von den Signalgebern zu den schützenswerten Gebieten.

A.4.6.1.2 Information der Anlieger

1. Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Baudurchführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen einzusetzen. Dieser steht auch von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde, der Stadt Emmerich am Rhein und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

2. Die Betroffenen sind frühzeitig und umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmwirkungen aus dem Baubetrieb zu informieren (s. Einsatz des Baulärmverantwortlichen). Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahme sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Betroffenen in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen.

3. Die Betroffenen sind über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen aufzuklären.

A.4.6.1.3 Baulärm-Monitoring

A.4.6.1.3.1 Messung

1. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung und Dokumentation der in der Nachbarschaft auftretenden baubedingten Lärmimmissionen vor Beginn der Bauarbeiten geeignete Messstellen zu errichten. Die Lage der Messstellen ist in Abhängigkeit vom konkreten Bauablauf durch eine nach § 29 b BImSchG bekannt gegebene Messstelle nach Abstimmung mit dem Baulärmverantwortlichen und im Benehmen mit den betroffenen Eigentümern festzulegen. Während des Zeitraums vor dem Beginn der Bautätigkeit bis zum vollständigen Abschluss der Baumaßnahmen sind Messungen nach Nr. 6 der AVV-Baulärm durch eine nach § 29 b BImSchG anerkannte Messstelle durchzuführen.

2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die ermittelten Daten und Ergebnisse zu dokumentieren, zur Beweissicherung aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

A.4.6.1.3.2 Berechnung

1. Für alle möglicherweise von einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm betroffenen Gebäude sind auf der Grundlage der durchgeführten Messungen tagesgenau die jeweils auftretenden Beurteilungspegel zu berechnen. Im Ergebnis dieser Berechnung sind für alle Gebäudefassaden (ggf. etagengenau) die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert der AVV-Baulärm überschreitet. Dabei ist der jeweils ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben.
2. Die Vorhabenträgerin hat für die betroffenen Gebäude auch baubegleitend fortlaufend zu prüfen und zu bewerten, ob und inwiefern, z. B. durch Anwendung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten, Verlagerung von Maschinenaufstellorten oder temporäre Abschirmmaßnahmen (z. B. Verwendung von Erdaushub als Schallschutzwall), eine technisch mögliche und wirtschaftlich vertretbare weitere Konfliktreduzierung erreicht werden kann. Die sich aus dieser Prüfung gegebenenfalls ergebenden Vorkehrungen und Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen durch bauzeitlichen Lärm auf die Rechte Dritter hat die Vorhabenträgerin bei den betreffenden Bauarbeiten umzusetzen.
3. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die berechneten Beurteilungspegel sowie die baubegleitende Prüfung einer möglichen weiteren Konfliktreduzierung zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

A.4.6.1.4 Detaillierte Baulärmprognose

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen auch auf den Baustelleneinrichtungsflächen schalltechnische Prognosen (Quartalsprognosen) zu erstellen.

A.4.6.1.5 Entschädigung in Geld

1. Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld in folgenden Fällen zu:

a. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmberechnung nach vorstehender Ziffer A.4.5.1.3 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume,

b. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmberechnung nach vorstehender Ziffer A.4.5.1.3 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,

c. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmberechnung nach vorstehender Ziffer A.4.5.1.3 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,

d. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmberechnung nach vorstehender Ziffer A.4.5.1.3 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel nachts von mehr als 60 dB(A) bezogen auf Schlafräume.

e. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmberechnung nach vorstehender Ziffer A.4.5.1.3 im Außenbereich für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV-Baulärm heranzuziehenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwert tagsüber überschreitet.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.

Nicht zu berücksichtigen sind Mieter, Pächter und Personen, die sich nur zufällig oder gelegentlich im Einwirkbereich des Baulärms aufhalten. Nicht geschützt sind die Außenkontaktbereiche von Ladengeschäften.

2. 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.

3. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, den Eigentümern vermieteter Immobilien diejenigen nachgewiesenen Mietminderungen zu erstatten, die durch unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen während der Bauzeit entstehen.

A.4.6.1.6 Bereitstellung von Ersatzwohnraum

1. Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin im Übrigen ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzraum für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognose für Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags bezogen auf Wohnräume bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen zu.

2. Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß den detaillierten Baulärmprognosen ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren.

A.4.6.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

1. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen. Erschütterungen sind durch die Auswahl des Bauverfahrens auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

2. Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungswirkungen ist das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) beschriebene Beurteilungsverfahren mit folgenden Maßgaben anzuwenden:

- Für tagsüber durch Baumaßnahmen an bis zu 78 Tagen verursachte Erschütterungseinwirkungen, die oberhalb der jeweiligen Werte der Tabelle 1 für Au oder Ar liegen, gelten die Anhaltswerte der Tabelle 2 Stufe II der DIN 4150-2.

- Für nachts auftretende sowie für generell länger als 78 Tage andauernde Erschütterungen gelten die Immissionswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-2.

- bei Erschütterungseinwirkungen über 78 Tage entsprechend der Ziff. 5.2 der LAI - Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen (Beschluss des Länderausschusses für Immissionsschutz vom 10. Mai 2000) gilt Tabelle 1 der DIN 4150-2.

Zur Ermittlung der Dauer der Erschütterungseinwirkung wird auf Nr. 6.5.4.2 der DIN 4150 Teil 2 verwiesen.

3. Bei ungünstigen Randbedingungen und sensiblem Umfeld ist eine Überschreitung der im Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) der DIN 4150 angegebenen Anhaltswerte zu überprüfen. Ggf. sind entsprechende Abhilfemaßnahmen zu treffen.

4. Für die Baumaßnahme wird folgendes Schutzmaßnahmenkonzept während der erschütterungsintensiven Bautätigkeiten vorgeschrieben:

- Messtechnische Begleitung der Baumaßnahme zur Feststellung der tatsächlichen Immissionssituation.
- Umfassende Information der Anlieger und Betroffenen, Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Baumaßnahme sowie die Benennung einer Ansprechstelle.
- Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich deren Wirkungen auf Menschen und Gebäude.

5. Die Vorhabenträgerin hat eine erschütterungstechnische Beweissicherung an repräsentativen Gebäuden durchzuführen. Die Beweissicherung muss sich zumindest auf die Lage des Objektes sowie den baulichen Zustand vor Beginn und nach Ende der Bauarbeiten erstrecken.
6. Die Vorhabenträgerin hat bis zum Beginn der Bauarbeiten geeignete Messstellen zur Ermittlung der baubedingten Erschütterungsimmissionen zu errichten. Die Lage der Messstellen ist durch eine nach § 26 BImSchG anerkannte Messstelle festzulegen. Es sind geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen. Die Vorhabenträgerin ist zudem verpflichtet, die Messergebnisse zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
7. Für alle Gebäude, für die sich aufgrund der Messungen Überschreitungen der Anhaltswerte aus Ziffer 2. ergeben, hat die Vorhabenträgerin gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt in einem Schutzkonzept nachzuweisen, welche Maßnahmen zum Erschütterungsschutz technisch möglich sind. Dabei sind die erzielbaren Immissionsreduzierungen sowie die Kosten für die Schutzmaßnahmen mitzuteilen.

A.4.6.3 Aktive Schallschutzmaßnahmen

A.4.6.3.1 Errichtung von Schallschutzwänden (SSW)

Die Vorhabenträgerin hat die in der schalltechnischen Untersuchung empfohlenen und im Erläuterungsbericht und den Bauwerksplänen dargestellten, hochabsorbierenden Schallschutzwände zu errichten (s. auch Tabelle mit den geplanten Schallschutzwänden unter B.1.1)

A.4.6.3.2 Besonders überwachtes Gleis (BüG)

1. Entsprechend dem Schallgutachten ist das „Besonders überwachte Gleis“ vorzusehen.
2. Die Schienen sind vor Inbetriebnahme mit den für das „besonders überwachte Gleis“ anerkannten Verfahren zu bearbeiten.

3. Jeweils in einem Abstand von zwölf Monaten nach Abschluss der Bauarbeiten bzw. nach Inbetriebnahme sind mit dem Schallmesswagen Schallmessungen durchzuführen, um den Zustand der Schienenlaufflächen auf Riffelbildung zu prüfen und nachzuweisen, dass die Schallpegelreduktion in Höhe von 3 dB(A) im Mittel eingehalten wird.
4. Jede weitere Befahrung mit dem Schallmesswagen hat spätestens zwölf Monate nach der vorigen Befahrung stattzufinden.
5. Zeigt der Schallmesswagen für einen Gleisabschnitt einen Messwert von +2 dB (Auslöseschwelle) oder mehr an, so ist dieser Gleisabschnitt innerhalb der nächsten zwölf Monate nach der Befahrung akustisch zu schleifen. Ein akustisches Schleifen ist nicht erforderlich, wenn der Gleisabschnitt nicht länger als 50 m ist und auf den an einer Seite oder an beiden Seiten anschließenden Gleisabschnitten von mindestens 200 m Länge die Auslöseschwelle nicht überschritten oder dort die Maßnahme „BüG“ nicht durchgeführt wird. Es kann entfallen, wenn durch geeignete Schleifverfahren wie z. B. das Hochgeschwindigkeitsschleifen nachgewiesen wird, dass der durch den Schallmesswagen angezeigte Messwert kleiner als +1 dB ist.
6. Die Durchführung der Messungen ist durch Messprotokolle oder sonstige Messberichte zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, Sachbereich 1, unaufgefordert vorzulegen.
7. Folgende Schleifverfahren sind, solange keine effektiveren Verfahren entwickelt werden, für das akustische Schleifen einzusetzen:

a. Fräsen oder Hobeln mit anschließendem Schleifen mit Rutschersteinen,
b. Schleifen mit rotierenden Scheiben und anschließend Schleifen mit dem Bandschleifer.

A.4.6.4 Passive Schallschutzmaßnahmen

1. Sofern die Beurteilungspegel mit den planfestgestellten Schutzanlagen die Immissionsgrenzwerte nach § 2 16. BImSchV überschreiten, haben die Eigentümer der betroffenen Gebäude Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen im Sinne der 24. BImSchV. Diese Eigentümer, die einen grundsätzlichen Anspruch auf Entschädigungszahlungen haben, ergeben sich aus Anlage 13.4, Verbleibende Betroffenheiten mit aktivem Schallschutz, bzw. aus der am 27.05.2025 auf Wunsch der Planfeststellungsbehörde nachgereichten Übersicht der verbleibenden Betroffenheiten des PFA 3.3 (passiver Schallschutz), die zur Verwaltungsakte genommen wurde.
2. Die Vorhabenträgerin hat sich für eine frühzeitige Umsetzung der vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen einzusetzen.

3. Darüber hinaus wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, Aufwendungen, die nicht unmittelbar dem passiven Schallschutz dienen, aber zur Umsetzung des passiven Schallschutzes bei denkmalgeschützten Objekten erforderlich werden, zu erstatten. Gegebenenfalls sind Art und Umfang der Maßnahmen zum passiven Schallschutz an denkmalgeschützten Objekten mit der Denkmalbehörde abzustimmen.

A.4.6.5 Entschädigung in Geld

Die Vorhabenträgerin hat den Eigentümern derjenigen Gebäude, in deren Innenräumen trotz aktiver und/oder passiver Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 24. BImSchV nicht eingehalten werden können, für verbleibende unzumutbare Beeinträchtigungen gemäß § 74 Abs. 2. Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Sie wird hiermit dem Grunde nach festgesetzt.

Die Vorhabenträgerin hat über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen hinaus gegebenenfalls eine angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung von tatsächlich zu schützenden Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze und ähnliche zum Aufenthalt geeignete Anlagen) zu leisten, soweit in diesen Außenwohnbereichen trotz der planfestgestellten Schutzmaßnahmen die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oberhalb der Tagesgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV liegen.

A.4.6.6 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

A.4.6.6.1 Vorbehalt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG

Das Eisenbahn-Bundesamt wird erforderlichenfalls nach der Inbetriebnahme der dreigleisig ausgebauten Strecke gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG einen Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss erlassen, in dem über die notwendigen Schutzmaßnahmen vor Erschütterungen und/oder Ansprüche auf Entschädigungen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG abschließend entschieden wird.

A.4.6.6.2 Nebenbestimmungen

1. Die Vorhabenträgerin hat ab dem sechsten Monat bis spätestens zum Ende des zwölften Monats nach der Inbetriebnahme der dreigleisig ausgebauten Strecke an allen repräsentativen Immissionsorten Erschütterungsmessungen durchzuführen. Als Maßstab gilt hierbei:

   Die 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 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.4.6.7 Immissionen durch sekundären Luftschall

A.4.6.7.1 Vorbehalt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG

Das Eisenbahn-Bundesamt wird erforderlichenfalls nach der Inbetriebnahme der dreigleisig ausgebauten Strecke gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG 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.

A.4.6.7.2 Nebenbestimmungen

1. Die Vorhabenträgerin hat auf der Grundlage der in Nebenbestimmung A.4.6.6.2 beschriebenen Erschütterungsmessungen die neue Immissionsbelastung durch sekundären Luftschall zu beurteilen.

2. Soweit die Beurteilung ergibt, dass die aus der 24. BImSchV abgeleiteten Anhaltswerte nicht eingehalten werden und die vor dem Ausbau vorhandene Vorbelastung um mindestens 2,1 dB(A) erhöht wird, 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 bisherigen Lärmbelastung 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 vorgenannten Unterlagen zusammen mit einer Planunterlage, die die beabsichtigten Schutzmaßnahmen darlegt bzw. das Absehen von solchen

Maßnahmen begründet, nach der Gewinnung der Daten unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen vorzulegen.

A.4.6.8 Immissionen durch elektromagnetische Felder

Die Maßgaben der 26. BImSchV sowie die Maßgaben der 26. BImSchVVwV, jeweils in der aktuellen Fassung, sind einzuhalten.

Die Empfehlungen der Bewertung der elektromagnetischen Verträglichkeit (Anlage 18) sind zu beachten.

A.4.6.9 Stoffliche Immissionen

Die Vorhabenträgerin hat die bauausführenden Firmen vertraglich zu verpflichten, die bauzeitlichen Staub- und Abgasimmissionen durch geeignete Maßnahmen wie Feuchthalten des Bodens, Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen und Transportfahrzeugen sowie Abdeckung und Befeuchtung des zu transportierenden Materials sowie einzelner Baustraßenabschnitte so gering wie möglich zu halten.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, bei starker Verschmutzung die Reinigung der Fahrbahnbeläge im Bereich von befestigten Baustraßen sowie die Reinigung der Straßen und Einmündungsbereiche durch Kehrmaschinen während der gesamten Baumaßnahme durchzuführen.

A.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

1. Die Entsorgung der im Rahmen der Baumaßnahme anfallenden Abfälle hat nach den Bestimmungen des am 01.06.2012 in Kraft getretenen Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) zu erfolgen.
2. Das in den Grundlagen der Umweltplanung (GUP, Anlage 12.1), Allgemeiner Teil unter 3.6.11 (Massenkonzept) angekündigte Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept ist rechtzeitig, spätestens zwei Wochen vor Baubeginn, dem Kreis Kleve vorzulegen.
3. Bei der Verwendung sowie dem Einbau mineralischer Ersatzbaustoffe in technische Bauwerke gelten die Anforderungen der Ersatzbaustoffverordnung. Mineralische Ersatzbaustoffe oder Gemische in technische Bauwerke dürfen nur eingebaut werden, wenn nachteilige Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit und schädliche Bodenveränderungen nicht zu besorgen sind (§ 19 Abs. 1 i. V. m § 19 Abs. 2 und 3 ErsatzbaustoffV). Die Vorgaben zum Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen oder Gemischen in technischen Bauwerken in Wasserschutzgebieten in § 19 Abs. 6 ErsatzbaustoffV sind zwingend einzuhalten. Für das Auf- und Einbringen von Materialien außerhalb technischer

Bauwerke auf oder in den Boden sind die Regelungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu beachten. Dabei sind insbesondere die Anforderungen der §§ 6 bis 8 BBodSchV einzuhalten.

4. Baustraßen und Lagerplätze, die nach Abschluss der Maßnahmen zurückgebaut werden, sind unter vollständigem Materialrückbau in den ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen.
5. Der Baugrund ist vor Beginn der Baumaßnahmen hinsichtlich der Standsicherheit und der geotechnischen Eigenschaften zu untersuchen und zu bewerten. Dabei sind die Nachweise der Standsicherheit und Grenzzustände der Gebrauchstauglichkeit von Bauwerken zu erbringen.
6. Im geotechnischen Bericht abgegebene Empfehlungen hinsichtlich der Klärung von Höhendifferenzen der Verbauarbeiten und der weiteren Erkundung sind zu beachten.
7. Die in den Kapiteln 3.3.6 und 3.4 des geotechnischen Berichtes enthaltenen Hinweise zur Bauausführung und zum Einfluss von Baumaßnahmen auf Nachbarbebauungen sowie in Kapitel 4 gegebenen Empfehlungen für weitere Untersuchungen sind zu beachten.
8. Um eine tatsächliche Kompensation für den Verlust von Böden mit Archivfunktion zu erreichen, sehen die Planunterlagen im Rahmen der umweltfachlichen Baubegleitung eine Bodenkundliche Baubegleitung vor. Diese Bodenkundliche Baubegleitung ist in enger Absprache mit dem Geologischen Dienst NRW durchzuführen, die folgende Punkte umfasst:

- Fotodokumentation, fachkundige Beschreibung nach der Bodenkundlichen Kartieranleitung (5. Auflage, Hannover, 2005), horizontweise Beprobung mit entsprechender Analytik von Bodenchemie (Mindestumfang: pH-Werte, Gehaltsbestimmung von Kohlenstoff bzw. organischem Kohlenstoff, Stickstoff und Phosphor, Bestimmung der effektiven Austauschkapazität nach ULRICH) und Korngrößenzusammensetzung (Methode nach KÖHN).
- Eine alternative Möglichkeit zu einer ansatzweise funktionsbezogenen Kompensation ist die dauerhafte Sicherung vergleichbarer Plaggenesche im Flächenverhältnis 1:1 gegen jede nachteilige Veränderung, z. B. durch Eintragung im Grundbuch als "Fläche für den Bodenschutz“.

A.4.8 Land- und Forstwirtschaft

1. Vor Beginn jeglicher Baumaßnahmen ist der Mutterboden abzuschieben und getrennt zu lagern. Ferner ist der derzeitige Zustand der in Anspruch genommenen Flächen in vollem Umfang wiederherzustellen.
2. Die Nutzung der 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.

A.4.9 Denkmalschutz

Werden bei der Durchführung von Erdarbeiten archäologische Befunde und Funde angetroffen, sind die für Zufallsfunde geltenden Bestimmungen des § 16 des Nordrhein-Westfälischen Denkmalschutzgesetzes (Denkmalschalschutzgesetz – DSchG NRW) zu beachten. Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Entdeckungsstätte sind zunächst unverändert zu erhalten.

A.4.10 Brand- und Katastrophenschutz

1. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Vorgaben des Sicherungskonzeptes (Anlage 20) einzuhalten.
2. Alle Maßnahmen während der Bauphase, die Auswirkungen auf die Aufgabenerledigung des Rettungsdienstes oder der Feuerwehren haben, sind rechtzeitig und in schriftlicher Form der Leitstelle für Feuerschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz, 46483 Wesel, anzuzeigen. Dies gilt insbesondere für die Sperrung von Übergängen, Unterführungen, Straßenabschnitten oder ähnlichem.
3. Die Stadt Emmerich am Rhein ist über die Baumaßnahme in Bezug auf Rettungsmaßnahmen engmaschig zu informieren.
4. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Rettungszuwegung in km 54,375 (Bauwerk Nr. 308) in ihr Eigentum zu übernehmen und die Unterhaltspflicht zu tragen.

A.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

1. Rechtzeitig vor Baubeginn ist den betroffenen Versorgungsunternehmen ein Koordinierungsgespräch für die gesamte Baumaßnahme einschließlich einer ggf. notwendigen örtlichen Einweisung anzubieten.

2. Die ausführenden Bauunternehmen sind anzuweisen, sich vor Baubeginn bei den betroffenen Versorgungsunternehmen aktuelle Planunterlagen und Informationen zu vorhandenen Leitungstrassen einzuholen.
3. Soweit Infrastrukturleitungen innerhalb der Baufläche liegen, sind diese während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern (Spartenträgern) und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Dabei ist ein unterbrechungsfreier Betrieb zu gewährleisten. Änderungen und Neuverlegungen von Infrastrukturleitungen haben in Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern zu erfolgen.
4. Mit Abweichungen der angegebenen Maße muss gerechnet werden. Gegebenenfalls ist die Lage der Leitungen vor Ort durch geeignete Maßnahmen festzustellen.
5. Im Bereich von Leitungen und den zugehörigen Schutzstreifen dürfen keine Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder den Betrieb der Leitungen gefährden.
6. Freigelegte Versorgungseinrichtungen sind in geeigneter Weise vor Beschädigungen zu schützen.
7. Die zu jedem Zeitpunkt mögliche Zugänglichkeit öffentlicher Ver- und Entsorgungsleitungen ist sicherzustellen. Auch die innerhalb des DB-Geländes liegenden Leitungsabschnitte anderer Betreiber müssen zu Inspektions- und Wartungsarbeiten jederzeit zugänglich sein.
8. Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass die einschlägigen Bestimmungen (z. B. Unfallverhütungsvorschriften) und Schutzanweisungen der Versorgungsunternehmen beachtet werden.
9. Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass die erforderlichen vertikalen und horizontalen Abstände der Schallschutzwände zu den ggf. vorhandenen Versorgungsanlagen und Leitungen eingehalten werden und deren Zugänglichkeit erhalten bleibt.

A.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten

1. Alle in Anspruch genommenen Straßen- und Wegeflächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme in ihren ursprünglichen oder einen gleichwertigen Zustand zu versetzen. Schäden, die auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind, sind unverzüglich zu beseitigen; Straßen und Wege sind in einen verkehrssicheren Zustand zu versetzen, der mindestens dem vor Baubeginn entspricht.

2. Die Vorhabenträgerin hat den Baustellenverkehr in räumlicher und zeitlicher Hinsicht so zu planen, dass eine möglichst geringe Beeinträchtigung gewährleistet ist. Hierüber sind die Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbaulastträger rechtzeitig zu informieren.

3. Sofern geplant ist, öffentliche Straßen, Wege oder Plätze über den Allgemeingebrauch hinaus in Anspruch zu nehmen, ist vorab eine Sondernutzungserlaubnis bei der Straßenverkehrsbehörde zu beantragen.

4. Bei Sperrungen und der Festlegung von Umwegebeziehungen sind die Erfordernisse der Verkehrsteilnehmer einschließlich der Radfahrer und Fußgänger zu berücksichtigen.

5. Die Zugänglichkeit von Grundstücken ist jederzeit zu gewährleisten. Unvermeidbare Sperrungen sind den Grundstückseigentümern rechtzeitig mitzuteilen.

6. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, bei starker Verschmutzung die Reinigung der Fahrbahnbeläge im Bereich von befestigten Baustraßen während der gesamten Baumaßnahme sicherzustellen.

7. Alle Maßnahmen während der Bauphase, die Auswirkungen auf die Aufgabenerledigung des Rettungsdienstes und der Feuerwehren haben, sind rechtzeitig vorher schriftlich der Leitstelle für Feuerschutz und Rettungsdienst des Kreises Wesel anzuzeigen. Dies gilt insbesondere für die Sperrung von Unterführungen, Straßenabschnitten o. ä.

8. Die Sichtfelder an Einmündungen und Kreuzungen sind ab einer Höhe von 80 cm dauerhaft von baulichen Anlagen und sichtbehinderndem Bewuchs freizuhalten.

9. Im Rahmen der Bauzeiten- und Ausführungsplanung ist dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Stadt Emmerich am Rhein ein detailliertes Logistikkonzept vorzulegen.

A.4.13 Kampfmittel

Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 qm sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen und -stilllegungen zu vermeiden.

Vor Baubeginn ist die Bescheinigung der Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Sollte sich während der Bauarbeiten ein Verdacht auf das Vorhandensein von Blindgängern oder anderen Kampfmitteln ergeben oder sollten solche aufgefunden werden, müssen die

Arbeiten aus Sicherheitsgründen sofort eingestellt werden. Außerdem ist die nächstgelegene Polizeidienststelle und/oder der Kampfmittelräumdienst zu verständigen; deren Anweisungen ist Folge zu leisten.

A.4.14 Unterrichtungspflichten

1. Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen als Planfeststellungsbehörde möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben. Dazu sind die von der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellten Vordrucke zu verwenden. Mit der Anzeige der Fertigstellung ist zu erklären, dass die Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und die aufgegebenen Nebenbestimmungen erfüllt wurden bzw. welche Nebenbestimmungen aus welchen Gründen noch nicht erfüllt wurden.
2. Der Beginn der Bauarbeiten ist rechtzeitig vor Baubeginn den betroffenen Versorgungsunternehmen (u. a. Deutsche Telekom GmbH, Stadtwerke Emmerich GmbH, Thyssengas GmbH, Unitymedia NRW GmbH, Westnetz GmbH) bekannt zu geben.
3. Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke, den Anwohnern sowie den umliegenden Unternehmen möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

A.5.1 Zusagen gegenüber dem Kreis Kleve

1. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Ergebnisse aus dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept und aufbauender Untersuchungen sowie die Vorgaben aus den sogenannten Runderlassen mit der Untere Bodenschutz- und Abfallwirtschaftsbehörde des Kreises Kleve abzustimmen.

2. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, den eventuellen Einbau von Sekundärbaustoffen auf Basis von Empfehlungen zuständiger Fachgremien (z. B. LAGA) oder ergänzenden Re-

gelungen zum schadlosen Wiedereinbau mit der Unteren Bodenschutz- und Abfallwirtschaftsbehörde des Kreises Kleve abzustimmen.

3. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, den Hinweis der Unteren Bodenschutz- und Abfallwirtschaftsbehörde des Kreises Kleve zu berücksichtigen, dass für den Einbau von Boden zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu beachten sei und dass gemäß § 2 Abs. 2 Landesbodenschutzgesetz NRW bei dem Einbau von über 800 m³ je Baumaßnahme eine Anzeigepflicht bestehe.

5. Die Vorhabenträgerin hat eine Konkretisierung der in der UVS vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen für verdichtungs- und erosionsgefährdete Böden im LBP zugesagt.

A.5.2 Zusage bezüglich der Entfernung von Bahnübergängen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die bisherigen Bahnübergänge, mit Ausnahme des Bahnübergangs Sulenstraße, erst nach Fertigstellung der jeweiligen Ersatzmaßnahmen zu entfernen. Der BÜ Sulenstraße muss vor Baubeginn der Ersatzmaßnahme EÜ (F) Sulenstraße entfernt werden, da die Ersatzmaßnahme unmittelbar am aktuellen Standort des Bahnübergangs Sulenstraße erstellt wird.

A.5.3 Zusage bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, sofern Ver- und Entsorgungsleitungen durch den Gleisausbau betroffen seien – etwa solche, bei denen eine Verlegung notwendig sei –, alle baulichen Maßnahmen in Abstimmung mit den TöB unter Berücksichtigung der jeweils geltenden technischen Regelwerke zu treffen.

A.5.4 Zusagen bezüglich der Sicherungsmaßnahmen für die Gasleitungen der Thyssengas GmbH

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die folgenden Sicherungsmaßnahmen für die Gasleitungen der Thyssengas GmbH zu beachten:

- Maschinelle Auskofferungs- und Verdichtungsarbeiten dürfen nur vorgenommen werden, wenn über der Leitung ein Erdpolster von 0,5 m ist und Verdichtungsgeräte eingesetzt werden, deren Erregerkraft pro Aufstandsfläche 8,5 N/cm² nicht überschreitet. Bei Näherungen im Horizontalabstand unter 1 m und im Vertikalabstand unter 0,5 m ist die Ausführung der Erdarbeiten von Hand durchzuführen.

- Bei der Verlegung von Leitungen, Kanälen, Kabeln und Drainagen in offener Bauweise sind die lichten Abstände unter Berücksichtigung der Leitungsdurchmesser, der örtlichen und technischen Gegebenheiten und der betrieblichen Belange festzulegen, wobei sie 0,5 m bei Kreuzungen und in kurzen Abständen und 1 m bei Parallelführungen nicht unterschreiten sollen. Bei der Verlegung in nicht offener Bauweise ist das Verfahren im Detail mit der Thyssengas GmbH einige Werktage vor Baubeginn abzustimmen.
- Bei Rammarbeiten in Leitungsnähe sind Schwingungsmessungen durchzuführen. Bei einem Überschreiten der max. zulässigen Schwingungsgeschwindigkeit V < 30 mm/sec sind Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsgefährdung vorzusehen. Das Setzen von verbleibenden Spundwänden im lichten Abstand von 2 m und von wieder zu ziehenden Spundwänden im lichten Abstand von 1 m zur Gasleitung ist möglich.
- Bei Durchpressungsmaßnahmen sind die entsprechenden Leitungsabschnitte vorsorglich freizulegen zum Zweck der Beobachtung. Pressgruben sind in Absprache mit dem Projektleiter der Thyssengas GmbH vor Ort festzulegen.
- Freigelegte Rohre und leitungszugehörige Bestandteile sind durch Holzummantelungen oder ähnliches zu sichern.
- Kanalschächte und Schachtbauwerke sind außerhalb der Schutzstreifen anzuordnen.
- Baugruben im Kreuzungsbereich sind sorgfältig anzulegen.
- Bodenabtrag bzw. -auftrag ist nur bis zu einer verbleibenden Gesamtüberdeckung der Leitung von mind. 1 m bis höchstens 1,5 m zulässig.
- Im Bereich des Leitungsschutzstreifens sind keine Baustelleneinrichtungen und kein Lagern von Bauelementen zulässig.
- Frühzeitig vor Baubeginn ist der Zustand der Rohrisolierung durch Intensivmessung zu überprüfen. Festgestellte Schäden sind vor Baubeginn zu beseitigen.
- Das Überfahren einer Gasleitung mit Baufahrzeugen bei unbefestigter Oberfläche ist nur nach druckverteilenden Maßnahmen zulässig.
- Die Zugänglichkeit zu den Gasleitungen und dazugehörigen Anlagen ist jederzeit zu gewährleisten.
- Die Mindestabstände gemäß dem DVGW Arbeitsblatt GW 22 (A) und dem Technische Regel-Arbeitsblatt DVGW GW 22-B1 (A) sind einzuhalten.

- Der Betrieb von Gasleitungen unterhalb der Sohle eines Entwässerungsgrabens und Überbauungen von Gasleitungen durch Fundamente wie Zaunanlagen sind nicht zulässig.
- Der Bestand und der Betrieb der Gasleitungen dürfen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

A.5.5 Zusagen gegenüber den Privateinwendern ID E0830 und ID E0832

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung noch einmal zu prüfen, ob durch den geringen Abstand der Reeser Straße zur Schallschutzwand eine hochabsorbierende Verkleidung notwendig wird.

A.6 Vorbehalte

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG weitere Entscheidungen in einem späteren Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu treffen. Der Vorbehalt wird für folgende Bereiche festgesetzt:

- Durchführung von Grundwasserhaltungsmaßnahmen,
- Erschütterungsimmissionen,
- Immissionen durch sekundären Luftschall.

A.7 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.8 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.9 Gebühren und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühren und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „PFA 3.3 Emmerich-Praest, ABS 46/2 Oberhausen - Emmerich - Landesgrenze NL“ hat die Errichtung eines dritten Gleises in Emmerich am Rhein-Praest zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 53,246 bis 57,700 der Strecke 2270 Oberhausen - Emmerich - (NL) in Emmerich. Der Planfeststellungsabschnitt (PFA) ist 4,454 km lang. Er umfasst im Wesentlichen die Durchfahrung der Ortschaften Praest und Vrasselt. Vom Abschnittsanfang (km 53,246) bis zum km 54,200 wird eine landwirtschaftlich genutzte Fläche durchfahren. Anschließend folgen bis zum Abschnittsende (km 57,700) die Ortschaften Praest und Vrasselt.

Die wesentlichen Baumaßnahmen werden im Folgenden beschrieben.

B.1.1.1 Rück- und Neubau von Gleisverbindungen

Im gesamten Abschnitt wird parallel zu den bestehenden Gleisen ein zusätzliches Streckengleis hergestellt. Dieses Streckengleis liegt am Abschnittsanfang bahnlinks, wird zwischen km 55,100 und km 55,500 nach bahnrechts verzogen und verbleibt dort bis zum Abschnittsende. Das zusätzliche Gleis wird ab Abschnittsanfang km 53,246 bis km 53,900 im Abstand von 7,20 m neben dem benachbarten vorhandenen Gleis angeordnet. Das Abstandsmaß bezieht sich hier und im Folgenden immer auf die Gleisachsen. Anschließend muss aufgrund der Anordnung einer Mittelschallschutzwand zwischen neuem und benachbartem bestehenden Gleis der Abstand auf mindestens 7,30 m erhöht werden. Da eine so geringe Abstandsvergrößerung regelkonform für die Höchstgeschwindigkeit (Vmax) von 160 km/h nicht möglich ist, wird der Abstand auf 7,50 m vergrößert. Dieser Abstand wird bis zum Beginn der Verziehung beibehalten. Im Anschluss an die Verziehung verläuft das zusätzliche Gleis bahnrechts in einem Abstand von 7,30 m parallel zum benachbarten Bestandsgleis.

B.1.1.2 Maßnahmen an höhengleichen Kreuzungen

Im Planfeststellungsabschnitt 3.3 (km 53,246 bis 57,700 der Strecke 2270) werden alle Bahnübergänge (BÜ) zurückgebaut und durch die unter B.1.1.6 beschriebenen Eisenbahn- und Straßenüberführungen ersetzt.

1. BÜ Kerstenstraße (km 53,494)

Dieser BÜ wird geschlossen und durch eine Straßenüberführung in km 53,843 (SÜ Baumannstraße) ersetzt. Die SÜ Baumannstraße wird unter B.1.1.6.5 beschrieben.

2. BÜ Sulenstraße (km 54,540)

Dieser BÜ wird durch eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger in km 54,540 ersetzt (EÜ (F) Sulenstraße), siehe B.1.1.6.1.

Ersatz für den Kraftfahrzeugverkehr bilden zwei benachbarte Maßnahmen. In südöstlicher Richtung (Oberhausen) steht die neue SÜ Baumannstraße (B.1.1.6.5) zur Verfügung und in nordwestlicher Richtung (Emmerich am Rhein) wird die neue EÜ Praestsches Feld (B.1.1.6.2) errichtet. Die Ersatzquerungen liegen ca. 700 m bzw. 300 m von der Sulenstraße entfernt und sind über die bestehende innerörtliche, parallel zur Bahn verlaufende Straße zu erreichen.

3. BÜ Raiffeisenstraße (km 54,700)

Dieser BÜ in km 54,700 wird ebenfalls durch die Eisenbahnüberführung (EÜ Praestsches Feld) in km 54,881 ersetzt, siehe B.1.1.6.2.

4. BÜ Von-der-Recke-Straße (km 55,290)

Dieser BÜ wird, entgegen der ursprünglichen Planung der VT, durch eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger (EÜ (F)) im Bereich des bisherigen Bahnübergangs ersetzt. Die Vorhabenträgerin wird durch die Nebenbestimmung A.4.2 zu dieser Ersatzmaßnahme, die im Rahmen eines Planänderungsantrags zu verwirklichen ist, verpflichtet. Diese Fußgängerunterführung dient der Sicherstellung einer Querung der Bahnstrecke in für die Anlieger (Fußgänger, Nutzer der benachbarten Reitanlagen, Schulkinder etc.) zumutbarer Entfernung, siehe B.1.1.6.3.

5. BÜ Grüne Straße (km 56,170)

Dieser BÜ wird geschlossen und durch einen Seitenweg zur Broichstraße ersetzt. Der Seitenweg wird durch den Ausbau eines vorhandenen Feldweges hergestellt. Der Seitenweg ist Gegenstand eines gesonderten Baurechtsverfahrens und wird in dieser Unterlage als „Planung Dritter“ nur zur Information beschrieben. Die nächsten Querungsmöglichkeiten für alle Verkehrsarten bieten die Ersatzmaßnahmen EÜ Praestsches Feld bzw. EÜ Broichstraße. Die Ersatzquerungen liegen ca. 1200 m bzw. 300 m von der Grüne Straße entfernt und sind über bestehende, parallel zur Bahn verlaufende Straßen und Wege zu erreichen. Zusätzlich wird ein Feldweg zu einem Verbindungsweg bzw. Wirtschaftsweg ausgebaut.

6. BÜ Broichstraße (km 56,740)

Dieser BÜ wird durch eine Eisenbahnüberführung in km 56,645 (EÜ Broichstraße) ersetzt, siehe B.1.1.6.4.

7. BÜ Schwarzer Weg (km 57,650)

Dieser BÜ wird ohne unmittelbaren Kreuzungsersatz geschlossen. Die nächsten Kreuzungsmöglichkeiten bieten die Ersatzmaßnahmen Broichstraße (B.1.1.6.4 bzw. die bestehende EÜ Weseler Straße in km 59,446. Die Ersatzquerungen liegen ca. 1000 m bzw. 1800 m vom Schwarzen Weg entfernt und sind über bestehende, parallel zur Bahn verlaufende Straßen und Wege zu erreichen.

B.1.1.3 Haltepunkt Praest

Die beiden vorhandenen Außenbahnsteige werden zurückgebaut und neu errichtet. Die Lage der Außenbahnsteige wird um ca. 150 m in Richtung Nordwesten verschoben. Damit liegt der Personentunnel, der die Erreichbarkeit beider Außenbahnsteige von beiden Streckenseiten aus sicherstellt, innerhalb des Ausdehnungsbereiches der beiden Außenbahnsteige.

Beide Außenbahnsteige werden mit einer Höhe von 0,76 m über Schienenoberkante (SO) und einer Länge von 190 m neu errichtet. Die Zuwegung zum jeweils gegenüberliegenden Bahnsteig erfolgt über den Personentunnel, der im Zuge des BÜ-Ersatzes Sulenstraße in km 54,540 neu errichtet wird. Die neuen Außenbahnsteige sind 3,0 m breit und werden entsprechend dem üblichen Standard ausgestattet. Das zukünftige Mittelgleis bleibt ohne Bahnsteigkante. Der Zugang zu beiden Außenbahnsteigen erfolgt über je eine Rampen- und Treppenanlage. Zusätzlich erhält der bahnlinke (südlich der Gleise liegende) Bahnsteig einen Zugang im Bereich der Raiffeisenstraße. Durch die Anordnung von Rampen ist der barrierefreie Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet. Die Rampen werden mit einer maximalen Längsneigung von 6% ausgeführt und nach jeweils 6 m mit einem Zwischenpodest von 1,5 m Länge versehen.

B.1.1.4 Neubau einer Stützwand

Im Abschnitt von km 53,445 bis km 53,507 wird zur Sicherung der Zufahrt der Hausnummer 49 südlich der Bahngleise eine Stützwand als Winkelstützwand in Stahlbeton errichtet. Die Stützwand erhält eine Distanzschutzplanke sowie darüber ein Geländer.

B.1.1.5 Neubau von Schallschutzeinrichtungen

Schallschutzwände (SSW) werden mit einem Regelabstand von 3,80 m zum Gleis geplant. In Teilbereichen mit einer SSW zwischen Gleisen wird der Abstand auf 3,30 m reduziert. Oberleitungsmaste, welche sich im Bereich der SSW befinden, werden in der Regel durch

geschlossene Umfahrungen berücksichtigt. Bei der Verschwenkung der SSW vor Lichtsignalen wird die ausreichende Signalsicht sichergestellt. SSW werden an den Bestand der vorhandenen Anlagen angepasst und unter Beachtung der neu zu bauenden Anlagen hergestellt. Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung werden in diesem Planfeststellungsabschnitt SSW nördlich und südlich der Gleise sowie zwischen den Gleisen neu errichtet. Die Höhe der SSW beträgt zwischen 2,0 m und maximal 4,0 m über Schienenoberkante. Die Wand wird auf der Bahn zugewandten Seite hoch absorbierend ausgebildet. Hierdurch wird gewährleistet, dass beim Auftreffen des Schalls auf die SSW dieser nicht reflektiert wird und somit auch Mehrfachreflexionen ausgeschlossen werden können. Um die Zugänglichkeit der Strecke über die Außenwände zu gewährleisten, werden mindestens alle 500 m schalldichte Türen angeordnet. Die Zuwegung zum öffentlichen Straßenland erfolgt, je nach örtlichen Gegebenheiten, ebenerdig oder im Böschungsbereich über eine 1,0 m breite Böschungstreppe mit Geländer.

Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung werden in diesem Planfeststellungsabschnitt folgende bahnseitig hochabsorbierende Schallschutzwände gebaut:

Bezeichnung	**Lage**	**von km**	**bis km**	**Länge [m]**	**Höhe [m]**
1	bahnrechts Außenwand	53,325	53,750	425	3
2	bahnrechts Außenwand	54,200	55,200	1000	4
3	bahnrechts Außenwand	55,200	55,800	600	2
4	bahnrechts Außenwand	55,800	56,150	350	3
5	bahnlinks Außenwand	54,000	57,700	3700	4
8	Mittelwand	54,100	55,000	900	3
9	Mittelwand	56,300	57,350	1050	3

Nur nachrichtlich: Lärmschutzwände, die im PFA 3.4 festgestellt werden, aber auch im PFA 3.3 wirken.

Bezeichnung	**Lage**	**von km**	**bis km**	**Länge [m]**	**Höhe [m]**
6	bahnlinks Außenwand	57,700	57,750	50	4

Bezeichnung	Lage	von km	bis km	Länge [m]	Höhe [m]
7	bahnlinks Außenwand	57,750	58,000	250	2

B.1.1.6 Eisenbahn- und Straßenüberführungen (EÜ)

B.1.1.6.1 Eisenbahnüberführung Sulenstraße für Fußgänger als Ersatzmaßnahme für den BÜ Sulenstraße

Im Zuge des Ersatzes des BÜ Sulenstraße in km 54,540 wird eine neue Eisenbahnüberführung errichtet. Unterführt wird ausschließlich der Fußgänger- und Radverkehr. Die EÜ (F) wird über Rampen- und Treppenanlagen erschlossen, die so angepasst werden, dass zusätzlich die Erschließung der beiden neu zu errichtenden Außenbahnsteige für den Haltepunkt (Hp) Praest möglich ist. Das neu zu errichtende Bauwerk wird als Rahmenbauwerk mit beidseits anschließenden Trogstrecken als wasserundurchlässige Stahlbetonkonstruktion ausgeführt. Die Neigung der Rampen wird behindertengerecht ausgeführt.

B.1.1.6.2 Eisenbahnüberführung Praestsches Feld als Ersatzmaßnahme für den BÜ Sulenstraße und den BÜ Raiffeisenstraße

Im Zuge des Ersatzes des BÜ Raiffeisenstraße wird eine neue Eisenbahnüberführung (EÜ) und parallel der Bahn auf nördlicher Seite (bahnrechts) für den Bahnweg eine Straßenüberführung (SÜ) errichtet. Unterführt werden die zweistreifige Straße „Praestsches Feld“ und ein Gehweg. Der neue Straßenzug beginnt auf der Südseite der Bahnstrecke mit einer neuen Einmündung an der Landesstraße L 7. Die Fahrbahnränder der Einmündung werden jeweils als 3-teilige Korbbögen ausgebildet, um das Ein- und Ausbiegen für Lastzüge in den Knotenpunkt zu ermöglichen. Um eine sichere Querung des Gehweges zu gewährleisten, wird eine Mitteltrennung der Fahrbahn im Bereich der Einmündung der L 7/ Reeser Str. vorgesehen, die die Mindestmaße von 2,50 m Breite und 4,00 m Länge aufweist, um genügend Aufstellfläche zu bieten. Die Straße wird in diesem Bereich auf einer Länge von 48 m verzogen, sodass hier der Straßenquerschnitt mit Fahrbahnbreiten im Bestand von jeweils mind. 3,75 m erreicht und beibehalten wird. Die Straße wird in einem S-Bogen unter den Gleisen hindurchgeführt und endet in der bereits bestehenden Straße Praestsches Feld. Außer den Gleisen wird auch der bestehende bahnparallel verlaufende Bahnweg über den neuen Straßenverlauf geführt. Die neue Straße ist als innerörtliche Erschließungsstraße klassifiziert. Den Entwurfsparametern liegt eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h zugrunde. Aufgrund der kurzen Entwicklungslängen bis zu den Anschlussstellen und der lichten Höhe von ≥ 4,50 m unter dem Bauwerk werden Rampen mit Neigungen von 8,0% bzw. ca. 5,6% angeordnet. Der höhenversetzte, parallel verlaufende Gehweg unterquert die Eisenbahnstrecke

mit einer lichten Höhe von mindestens 2,50 m. Die neu zu errichtenden Bauwerke werden als Rahmenbauwerke (EÜ und SÜ) mit beidseits anschließenden Trogstrecken als wasserundurchlässige Stahlbetonkonstruktion ausgeführt.

B.1.1.6.3 Eisenbahnüberführung Von-der-Recke-Straße für Fußgänger als Ersatzmaßnahme für den BÜ Von-der-Recke-Straße

Im Zuge des Ersatzes des BÜ Von-der-Recke-Straße in km 55,290 wird eine neue Eisenbahnüberführung errichtet. Unterführt wird ausschließlich der Fußgänger- und Radverkehr, kein motorisierter Verkehr. Die EÜ (F) wird über Rampen erschlossen. Die Neigung der Rampen wird behindertengerecht, gegebenenfalls mit Zwischenpodesten, ausgeführt. Sichergestellt wird hierdurch die Querung für Schulkinder und Fußgänger, auch mit geführten Pferden. Die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Ersatzquerungsmöglichkeit, die EÜ Praestsches Feld, stellt insbesondere für Kinder (auch Schulweg) sowie Fußgänger, die ein Pferd (nahegelegener Reiterhof) führen, aufgrund des zu bewältigenden Weges an einer Hauptverkehrsstraße eine unverhältnismäßige Gefährdung dar, die nur durch die zusätzliche Eisenbahnüberführung vermieden werden kann. Die Vorhabenträgerin hat die Eisenbahnüberführung im Rahmen eines Planänderungsverfahrens zu beantragen. Mit dieser Vorgehensweise hat sich die Vorhabenträgerin am 22.05.2025 gegenüber der Planfeststellungsbehörde als einverstanden erklärt.

B.1.1.6.4 Eisenbahnüberführung Broichstraße als Ersatzmaßnahme für den BÜ Broichstraße

Im Zuge des Ersatzes des BÜ Broichstraße km 56,740 wird eine neue Eisenbahnüberführung (EÜ) und parallel der Bahn auf nördlicher Seite (bahnrechts) für den Bahnweg eine Straßenüberführung (SÜ) errichtet. Unterführt wird eine zweistreifige Straße und ein Gehweg. Der neue Verlauf der Broichstraße beginnt auf der Südseite unmittelbar nach der Einmündung in die Landesstraße L 7. Die Fahrbahnränder der Einmündung werden als 3-teilige Korbbögen ausgebildet, um das Ein- und Ausbiegen für Lastzüge in den Knotenpunkt zu erleichtern. Um eine sichere Querung des gemeinsam geführten Gehweges zu gewährleisten, wird eine Mitteltrennung der Fahrbahn vorgesehen, die die Mindestmaße von 2,50 m Breite und 4,00 m Länge aufweist, um genügend Aufstellfläche zu bieten. Die Straße wird in diesem Bereich auf einer Länge von 48 m verzogen, sodass hier der Straßenquerschnitt mit Fahrbahnbreiten im Bestand von jeweils mind. 3,75 m erreicht und beibehalten wird. Die südlich der Bahn in die Broichstraße einmündende „Moselstraße“ wird an die neue Broichstraße angeschlossen. Die neue Broichstraße wird in einem S-Bogen unter den Gleisen und unter dem bahnparallel verlaufenden „Bahnweg“ hindurchgeführt, sodass sie auf der Nordseite parallel neben dem Friedhof wieder auf Geländehöhe zurückgeführt werden kann. Sie mündet auf der Nordseite in den Hueskampweg, der zur besseren Verkehrsabwicklung (eine

Spedition mit LKW-Verkehr ist hier unmittelbarer Anlieger) neu an die bestehende Broichstraße angeschlossen wird. Der weitere Ausbau des Hueskampweges in Richtung Auweg ist als Ersatzmaßnahme für die Aufhebung des BÜ Grüne Straße vorgesehen und Gegenstand eines separaten Baurechtsverfahrens. Die neue Broichstraße ist als innerörtliche Erschließungsstraße klassifiziert. Den Entwurfsparametern liegt eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h zugrunde. Auf der westlichen Seite des Troges wird ein Gehweg angeordnet. Aufgrund der lichten Höhe von ≥ 4,50 m unter dem Bauwerk und den Entwässerungsverhältnissen auf der Südseite wird hier eine Rampe mit ca. 5,5% Neigung vorgesehen, während auf der Nordseite eine Rampe mit ca. 3,5% Neigung angeordnet werden kann. Zur besseren Erreichbarkeit des Friedhofes für Fußgänger wird unmittelbar nördlich des Friedhofs ein Fußweg zum Friedhofseingang vorgesehen. Die neu zu errichtenden Bauwerke werden als Rahmenbauwerke (EÜ und SÜ) mit beidseits anschließenden Trogstrecken als wasserundurchlässige Stahlbetonkonstruktion ausgeführt.

B.1.1.6.5 Straßenüberführung (SÜ) Baumannstraße – nur zur Information

Die SÜ Baumannstraße wurde in einem eigenen Verfahren mit Plangenehmigung vom 21.06.2013 beschieden, Aktenzeichen 541pa/004-2013#019 und ist mittlerweile fertiggestellt. Sie wird hier daher nur nachrichtlich dargestellt. Im Zuge des Ersatzes des BÜ Kerstenstraße in km 53,500 ist eine neue Straßenüberführung errichtet worden. Die überführende Straße ist ein Wirtschaftsweg. Die neue SÜ ist eine flach gegründete Einfeldbrücke mit Kastenwiderlagern und einem Stahlverbundüberbau. Unterführt wird neben den bestehenden Gleisen der Strecke 2270 das zu errichtende dritte Gleis. Die Stützweite ergibt sich aus den freizuhaltenden lichten Räumen für den Eisenbahnbetrieb. Aufgrund des Neubaus der SÜ Baumannstraße ist zum Wiederanschluss der Grabenverbindungen im km 53,825 ein neuer Durchlass unter dem Bahnseitengraben als Ökotunnel hergestellt worden. Der Durchlass ist als Stahlbetonrahmen mit ausreichender Überdeckung eingebaut worden. Zur Querung von Kleintieren sind beidseitig des Gewässers Bermen angeordnet worden. Aufgrund der geringen Bauhöhe und des geringen Verkehrs auf dem Bahnseitenweg ist der Querschnitt auf das Mindeste reduziert worden. Senkrecht zum Straßendamm ist in km 53,851 ein Rechteckquerschnitt aus Stahlbeton mit ausreichender Überdeckung eingebaut worden.

B.1.1.7 Durchlässe

- <u>Durchlass Strecke 2270, km 53,507/53,522</u>

Der vorhandene Gewölbedurchlass mit einer lichten Weite von LW = 0,93 m und in Verlängerung DN600 bzw. DN1000 wird vollständig zurückgebaut und als Stahlrohr Ø914 mit ausreichender Überdeckung senkrecht zum Gleis wiederhergestellt. Bahnlinks am km 53,522

wird ein weiteres Rohr Ø914 zur Unterquerung des neu angelegten Wendekreises für den Rettungseinsatz hergestellt, bahnrechts erfolgt die Weiterführung in einem Graben.

- Durchlass Strecke 2270, km 53,878

Der vorhandene Gewölbedurchlass, LW = 0,70 m, wird vollständig zurückgebaut und als Ökotunnel neu hergestellt. Senkrecht zum Bahndamm wird ein Rechteckquerschnitt aus Stahlbeton mit ausreichender Überdeckung eingebaut. Zur Querung von Kleintieren werden beidseitig des Gewässers jeweils 2 Bermen mit einer Breite von je 0,50 m angeordnet.

- Durchlass Strecke 2270, km 54,243

Der vorhandene Gewölbedurchlass, LW = 0,70 m, wird vollständig zurückgebaut und als Ökotunnel neu hergestellt. Senkrecht zum Bahndamm wird ein Rechteckquerschnitt aus Stahlbeton mit ausreichender Überdeckung eingebaut. Zur Querung von Kleintieren werden beidseitig des Gewässers jeweils 2 Bermen mit einer Breite von je 0,50 m angeordnet.

- Durchlass Strecke 2270, km 54,525

Das vorhandene Betonrohr DN1000 wird zurückgebaut und durch ein Stahlrohr Ø914 mit ausreichender Überdeckung senkrecht zum Gleis ersetzt.

- Durchlass Strecke 2270, km 55,784

Der vorhandene Gewölbedurchlass, LW = 0,61 m, wird vollständig zurückgebaut und als Stahlrohr Ø711 mit ausreichender Überdeckung senkrecht zum Gleis wiederhergestellt.

- Durchlass Strecke 2270, km 56,057

Der vorhandene Gewölbedurchlass, LW = 0,64 m, wird vollständig zurückgebaut und als Stahlrohr Ø813 mit ausreichender Überdeckung senkrecht zum Gleis wiederhergestellt.

- Durchlass Strecke 2270, km 56,725

Das vorhandene Betonrohr DN900 wird durch den Durchlass in Bahn-km 56,447 ersetzt.

- Durchlass Strecke 2270, km 56,749

Das vorhandene Betonrohr DN900 wird vollständig zurückgebaut und als Ökotunnel neu hergestellt. Senkrecht zum Bahndamm wird ein Rechteckquerschnitt aus Stahlbeton mit ausreichender Überdeckung eingebaut. Zur Querung von Kleintieren werden beidseitig des Gewässers jeweils 2 Bermen mit einer Breite von je 0,50 m angeordnet.

- Durchlass Strecke 2270, km 56,760

In Verlängerung des Durchlasses in km 56,749 wird nördlich der Bahn (bahnrechts) ein Ökotunnel in den gleichen Abmessungen unter dem bahnparallelen Bahnweg hergestellt.

- Durchlass Strecke 2270, km 57,175

Zur Verbindung der bahnparallelen Bahngräben wird in km 57,175 ein neuer Durchlass als Stahlrohr ø914 mit ausreichender Überdeckung senkrecht zum Gleis hergestellt.

- Durchlass Strecke 2270, km 57,540

Der vorhandene Gewölbedurchlass mit einer lichten Weite von LW = 0,75 m bzw. in Verlängerung DN600 wird zurück gebaut. Der Ersatz wird als Ökotunnel senkrecht zum Bahndamm als Rechteckquerschnitt aus Stahlbeton mit ausreichender Überdeckung ausgebildet. Zur Querung von Kleintieren wird beidseitig des Gewässers jeweils eine Berme mit einer Breite von je 0,50 m angeordnet. In Verlängerung Richtung Norden wird zur Überführung des bahnparallelen Weges als Ersatz des Rohres DN600 ebenfalls ein Ökotunnel aus Stahlbeton hergestellt.

B.1.1.8 Versorgungs- und Entsorgungsleitungen

Zur Baufeldfreimachung für die BÜ-Ersatzmaßnahmen und zur Errichtung des dritten Gleises sind Verlegungen von vorhandenen Leitungen erforderlich. Die Verlegungen sind in der Anlage 4 „Bauwerksverzeichnis“ und in der Anlage 5.3 „Leitungsverlegungspläne“ dargestellt. Die damit verbundenen Arbeitsschutzstreifen sind in den Anlagen 5.1 „Lagepläne“ und 5.3 „Leitungsverlegungspläne“ ersichtlich. In der Anlage 9 „Grunderwerb“ sind die Arbeitsschutzstreifen als vorübergehende Inanspruchnahmen vermerkt. Für die Leitungen selbst sind dingliche Sicherungen einzutragen.

B.1.1.8.1 Verlegungsplanung von Leitungen im Bereich der Kerstenstraße

In diesem Bereich ist geplant, die vorhandene Gasleitung (Thyssengas GmbH) und die Steuerleitung (Westnetz GmbH), die derzeit im Bereich des zukünftigen dritten Gleises liegen, im Zuge der Baumaßnahmen unter die neue Grundstückszufahrt zu verlegen. Diese Planung aus dem 1. Deckblattverfahren ist im 2. Deckblattverfahren überarbeitet und vereinheitlicht worden.

B.1.1.8.2 Verlegungsplanung von Leitungen im Bereich der Sulenstraße bzw. Praestsches Feld

In diesem Bereich ist geplant, die vorhandenen Gasleitungen (Thyssengas GmbH), die derzeit bahnparallel im Bahnweg liegen und zukünftig von den BÜ-Ersatzmaßnahmen EÜ (F) Sulenstraße und EÜ Praestsches Feld gekreuzt werden, zu verlegen. Der neue Leitungsverlauf beginnt am Knotenpunkt Brillackweg/Sulenstraße und verläuft dann entlang der Rosenstraße, über die Raiffeisenstraße, die Heinrich-Bienen-Straße, die Johann-Anwarter-Straße und die Heinrich-Butzfeld-Straße zum vorhandenen Bahnweg mit der Anbindung an die vorhandenen Gasleitungen. Die Verlegungsarbeiten finden innerhalb der Straßenflächen statt.

Die erforderlichen Arbeitsflächen werden hauptsächlich als Lagerflächen für Bodenaushub, welcher im Zuge der Tiefbauarbeiten zur Rohrgrabenerstellung anfällt, genutzt. Hierfür ist es erforderlich, den vorhandenen Straßenaufbau für den Leitungsgraben zu entfernen und nach Ende der Bautätigkeiten wieder einzubauen. Der ausgebaute Mutterboden wird dabei getrennt vom mineralischen Aushub gelagert. Bei innerörtlichen Maßnahmen wird der Bodenaushub abgefahren bzw. auf den angegebenen Arbeitsflächen/BE-Flächen zwischengelagert. Des Weiteren finden auf den Flächen u. a. Rohrbauarbeiten sowie Baustellenbetrieb mittels größerer Fahrzeuge (Bagger, Radlader, etc.) statt.

B.1.1.8.3 Verlegungsplanung von Leitungen im Bereich der Broichstraße bzw. Bahnweg

In diesem Bereich ist geplant, die vorhandenen Gasleitungen (Thyssengas GmbH), die derzeit bahnparallel im Bahnweg liegen und zukünftig von der zu errichtenden EÜ Broichstraße gekreuzt werden, zu verlegen. Der neue Leitungsverlauf beginnt am Bahnweg ca. in km 56,579 und endet in km 56,778 am Bahnweg mit der Einbindung in die vorhandenen Gasleitungen. Die Umverlegungsarbeiten finden innerhalb der Straßenfläche nur an den Anbindungspunkten des Bahnwegs statt. Der Großteil der Leitungsverlegungen verläuft über die angrenzenden Felder um die BÜ-Ersatzmaßnahme „EÜ Broichstraße“ herum. Dabei wird die vorhandene Broichstraße gekreuzt. Die erforderlichen Arbeitsflächen werden hauptsächlich als Lagerflächen für Bodenaushub, welcher im Zuge der Tiefbauarbeiten zur Rohrgrabenerstellung anfällt, genutzt. Hierfür ist es erforderlich, den vorhandenen Mutterboden und die darunterliegenden Erdschichten für den Leitungsgraben zu entfernen und nach dem Ende der Bautätigkeiten wieder einzubauen. Der ausgebaute Mutterboden wird dabei getrennt vom mineralischen Aushub bzw. den tieferliegenden Bodenschichten zwischengelagert. Des Weiteren finden auf den Flächen u. a. Rohrbauarbeiten sowie Baustellenbetrieb mittels größerer Fahrzeuge (Bagger, Radlader, etc.) statt.

B.1.1.9 Bau von Rettungszuwegungen

B.1.1.9.1 Löschwasserversorgung

Zur Löschwasserversorgung kann auf vorhandene Hydranten zurückgegriffen werden. Zusätzlich werden Brunnen, Hytrans Fire System-Entnahmestellen (HFS-Entnahmestellen) und HFS-Brunnen errichtet. Einzelheiten ergeben sich aus der nachfolgenden Auflistung.

- Vorhandener Hydrant zur Löschwasser-Erstversorgung in km 53,500 bahnlinks

Der Hydrant in km 53,500 liegt südlich der Bahn an der Kerstenstraße. Die Entnahmemenge vom Hydranten beträgt 96m³/h.

- Vorhandener Hydrant zur Löschwasser-Erstversorgung in km 53,700 bahnrechts

Der Hydrant in km 53,700 liegt direkt am Bergerweg, der parallel entlang der Bahnstrecke verläuft. Die Entnahmemenge vom Hydranten beträgt 96 m³/h.

- Vorhandener Hydrant zur Löschwasser-Erstversorgung in km 54,050 bahnrechts

Der Hydrant in km 54,050 liegt nördlich der Bahn am Bergerweg. Die Entnahmemenge vom Hydranten beläuft sich auf 96m³/h. Eine Zuwegung zur Bahnanlage erfolgt über die Baumannstraße bzw. den Anliegerweg zur Bahnanlage.

- Vorhandener Hydrant zur Löschwasser-Erstversorgung in km 54,300 bahnrechts

Der Hydrant in km 54,300 liegt nördlich der Bahntrasse. Eine Zuwegung zur Bahnanlage erfolgt über die Offenbergallee und den geplanten Rettungszugang. Die Entnahmemenge vom Hydranten ist 48 m³/h.

- Vorhandener Hydrant zur Löschwasser-Erstversorgung in km 54,730 bahnrechts

Der Hydrant in km 54,730 liegt nördlich der Bahntrasse an der Raiffeisenstraße. Die Entnahmemenge vom Hydranten ist 96 m³/h.

- Vorhandener Hydrant zur Löschwasser-Erstversorgung in km 55,100 bahnrechts

Der Hydrant in km 55,100 liegt nördlich der Bahntrasse am Bahnweg, der parallel entlang der Bahnstrecke verläuft. Die Entnahmemenge vom Hydranten beträgt 96 m³/h.

- Vorhandener Hydrant zur Löschwasser-Erstversorgung in km 56,180 bahnlinks

Der Hydrant in km 56,180 liegt südlich der Bahntrasse an der Grünen Straße. Die Entnahmemenge vom Hydranten ist 192 m³/h.

- Vorhandener Hydrant zur Löschwasser-Erstversorgung in km 56,750 bahnrechts

Der Hydrant in km 56,750 liegt nördlich der Bahntrasse an der Broichstraße. Die Entnahmemenge vom Hydranten ist 192 m³/h.

- Vorhandener Hydrant zur Löschwasser-Erstversorgung in km 57,240 bahnlinks

Der Hydrant in km 57,240 liegt südlich der Bahntrasse an der Lippestraße. Die Entnahmemenge vom Hydranten ist 96 m³/h.

- Zusätzlicher Brunnen zur Löschwasser-Erstversorgung in km 55,640 bahnrechts

Der zusätzliche Brunnen zur Löschwasserversorgung wird in km 55,640 an der rechten Seite des Bahnkörpers angeordnet. Die Entnahmekapazität beträgt 96 m³/h. Zur Herstellung des Brunnens wird eine BE-Fläche daneben vorgesehen. Die Anbindung zum neu angelegten Löschwasserbrunnen erfolgt über den Bahnweg. Ein trittsicherer Zugang wird zwischen der

geplanten Servicetür in km 55,700 bahnrechts und dem Grünstreifen ausgebaut. Die Streckenlänge zwischen dem Brunnen und der Servicetür beträgt ca. 60 m.

- Zusätzlicher Brunnen zur Löschwasser-Erstversorgung in km 57,650 bahnlinks

Der zusätzliche Brunnen zur Löschwasserversorgung wird in km 57,650 neben der geplanten Rettungszuwegung angeordnet. Die Entnahmekapazität beträgt 96 m³/h. Die BE-Fläche zur Herstellung des Brunnens ist vorhanden. Die Feuerwehrfahrzeuge können auf dem geplanten Wendekreis aufgestellt werden. Die Zuwegung vom Brunnen zum Rettungseinsatz (Rettungstür) erfolgt über die vorhandene Straßenbefestigung (nach dem Rückbau des Bahnübergangs).

- HFS-Brunnen in km 52,560

Der zu planende Brunnen befindet sich im Bereich des PFA 3.2, und wird in km 52,560 statt in km 54,250 direkt an dem Rettungszugang angeordnet. Dieser HFS-Brunnen deckt Teile des PFA 3.3 ab. Die Löschwasserleitungen können ab dem Beginn des PFA 3.3 bis km 54,500 verlegt werden. Die neu geplante Rettungszufahrt kann als Zuwegung zu diesem HFS-Brunnen genutzt werden. Die Feuerwehrfahrzeuge können auf dem Wendekreis aufgestellt werden.

- HFS-Brunnen in km 54,750

Der zu planende Brunnen befindet sich ca. 200 m südlich von der Bahnstrecke, und wird an der Zufahrt zu einem privaten Grundstück angeordnet. Die Zufahrt ist von dem privaten Grundstück an die L 7 Reeser Straße angeschlossen. Durch den HFS-Brunnen wird der Löschwasserbedarf zwischen Bahn-km 53,500 und km 55,290 abgedeckt. Für den HFS-Brunnen in km 54,750 werden keine Zufahrten oder Zugänge sowie Aufstellflächen vorgesehen. Im Fall, dass Löschwasser entnommen werden muss, sind die verkehrsrechtlichen Schutzmaßnahmen durchzuführen.

- HFS-Entnahmestelle zur Löschwasserbereitstellung in km 57,680

Zur Abdeckung der Löschwasserbereitstellung ab Bahn-km 55,750 bis zum Ende des PFA 3.3 wird eine neue HFS-Entnahmestelle in km 57,680 eingeplant, die südlich der Bahnstraße liegt. Die Entnahme wird direkt aus dem Kies-Abbaugebiet „Hohen Broich“ vorgesehen. Die HFS-Schläuche können auf der Bahnanlage bzw. auf dem parallel verlaufenden Bahnseitenweg, oder über den heutigen Bahnübergang „Schwarzweg“ auf der Reeser Straße verlegt werden. Daher ist die Verlegung der HFS-Schläuche zu allen vorgesehenen Rettungszuwegungen ab Bahn-km 55,750 bis 57,770 möglich. Die Zuwegung erfolgt über den Schwarzen Weg und die Herstellung eines trittsicheren Weges zwischen dem Baggersee

und dem Schwarzen Weg. Der Schwarze Weg ist eine öffentliche Straße und hat eine Breite von 3,750 m. Ein Ausbau bzw. Umbau der Straße wird daher nicht als notwendig angesehen. Zum Erreichen der Entnahmestelle wird ein trittsicherer Weg mit Länge von ca. 50 m vorgesehen.

B.1.1.9.2 Rettungszuwegungen

Es sind die folgenden Rettungszuwegungen vorgesehen:

- Rettungszuwegung in km 53,500

Die Zufahrt erfolgt über die Kerstenstraße, die mit einer Wendemöglichkeit ausgestattet wird und in ca. 450 m an die Emmericher Landstraße (L 7) anschließt. Die Zugänglichkeit wird über den aufgehobenen Bahnübergang annähernd ebenerdig realisiert.

- Rettungszuwegung in km 54,225

Die Zufahrt erfolgt über die Offenbergallee, die mit einer Wendemöglichkeit ausgestattet wird und in ca. 250 m an die Emmericher Landstraße (L 7) anschließt. Die Zugänglichkeit des Gleises wird über je eine Tür in der bahnlinken und in der Mittelschallschutzwand annähernd ebenerdig realisiert.

- Rettungszuwegung in km 54,710

Die Zufahrt erfolgt über die Raiffeisenstraße, die in ca. 160 m an die Reeser Straße (L 7) anschließt. Die Zugänglichkeit des Gleises wird über den aufgehobenen Bahnübergang mit je einer Tür in der bahnlinken und in der Mittelschallschutzwand annähernd ebenerdig realisiert.

- Rettungszuwegung in km 55,287

Die Zufahrt erfolgt direkt über die Reeser Straße (L 7). Die Zugänglichkeit des Gleises wird über den aufgehobenen Bahnübergang mit einer Tür in der bahnlinken Schallschutzwand annähernd ebenerdig realisiert.

- Rettungszuwegung in km 56,165

Die Zufahrt erfolgt über die Reeser Straße (L 7). Die Zugänglichkeit des Gleises wird über den aufgehobenen Bahnübergang mit einer Tür in der bahnlinken Schallschutzwand annähernd ebenerdig realisiert.

- Rettungszuwegung in km 56,740

Die Zufahrt erfolgt über die alte Broichstraße, die mit einer Wendemöglichkeit ausgestattet wird und in ca. 150 m an die Reeser Straße (L 7) anschließt. Die Zugänglichkeit des Gleises

wird über den aufgehobenen Bahnübergang mit einer Tür in der bahnlinken Schallschutzwand annähernd ebenerdig realisiert.

- Rettungszuwegung in km 57,648

Die Zufahrt erfolgt über den Schwarzen Weg, der mit einer Wendemöglichkeit ausgestattet wird und in ca. 250 m an die Reeser Straße (L 7) anschließt. Die Zugänglichkeit des Gleises wird über den aufgehobenen Bahnübergang mit einer Tür in der bahnlinken Schallschutzwand annähernd ebenerdig realisiert.

- Zusätzliche Rettungszuwegung in km 54,375

Die zusätzliche Rettungszuwegung wird an der rechten Seite des Bahnkörpers angeordnet. Der Zugang (Breite = 1,60 m) wird über einen Weg entlang des Sportplatzes an die Straße Brillackweg mit vorhandenem Wendebereich angeschlossen. Der bisherige Bahnsteig im Zugangsbereich wird zurückgebaut und auf ein ebenes Geländeniveau gebracht. Der Rettungszugang hat eine Länge von insgesamt ca. 45 m bis zur Rettungstür in der Schallschutzwand.

Die nachfolgenden Rettungszuwegungen haben jeweils eine Breite von 1,0 m.

- Rettungszuwegung in km 53,900 bahnrechts

Die Zuwegung für Rettungseinsatz in km 53,900 besteht aus einem Zugang und einer Zufahrt mit Wendehammer. Der Rettungszugang wird unmittelbar an die Bahnanlagen angeschlossen und direkt mit dem Wendehammer der vorhandenen Zufahrt verbunden. Dieser Wendehammer und die danebenliegende Fläche an der Gasstation dienen der Feuerwehr als Aufstellplätze.

Zur Vermeidung sehr enger Kurvenradien und um die Anbindung der Rettungszuwegung km 53,900 an die SÜ Baumannstraße (Bergerweg) im Kreuzungsbereich Bergerweg/Offenbergallee für alle Einsatzfahrzeuge in allen Relationen zu ermöglichen wurde der Kreuzungsbereich entzerrt und die Anbindung an die Offenbergallee entgegen der ersten Planung um ca. 40 Meter nach Westen verschoben.

- Rettungszuwegung in km 54,155 (ehemalig in km 54,243) bahnrechts

Die Zuwegung für den Rettungseinsatz in km 54,155 besteht aus einem Zugang und einer Zufahrt mit Wendekreis. Der Rettungszugang wird unmittelbar an die Bahnanlagen angeschlossen und direkt mit dem geplanten Wendekreis verbunden. Es werden keine Treppen für diesen Zugang vorgesehen. Eine Tür ist in der Schallschutzwand in Bahnmitte erforderlich.

Die Zufahrt mit einem Wendekreis wird direkt an den nördlichen Flügel der SÜ Baumannstraße angeschlossen. Der ehemalige Bergerweg (derzeitig als Zufahrt für den Rettungseinsatz in km 53,900) wird an dieser geplanten Zufahrt angeschlossen. Die Zufahrt wird zuerst temporär als ein Teil der Baustraße genutzt und mit einer Länge von ca. 190 m und einer Breite von 5,5 m (3.5 m +je 1,0 m befahrbares Bankett) ausgebaut. In Bahnmitte wird eine Streckenzugangstür in der Schallschutzwand vorgesehen.

- Rettungszuwegung in km 55,120 (ehemalig in km 55,180) bahnrechts

Der zusätzliche Rettungszugang wird in km 55,120 statt in km 55,180 an der rechten Seite des Bahnkörpers angeordnet und erfolgt über den Bahnseitengraben zur geplanten Streckenzugangstür. Der vorhandene Bahnweg wird als Einbahnstraße im Notfall genutzt.

- Rettungszuwegung in km 55,450 bahnrechts

Der zusätzliche Rettungszugang wird in km 55,450 an der rechten Seite des Bahnkörpers angeordnet und erfolgt über den Bahnseitengraben zur geplanten Streckenzugangstür. Die bisher nur temporär vorgesehene Ausweichbucht wird dauerhaft für die Zuwegung hergestellt und dient der Feuerwehr als Aufstellfläche. Der neu geplante Bahnweg wird als Einbahnstraße im Notfall genutzt.

- Rettungszuwegung in km 56,153 (ehemalig in km 56,140) bahnrechts

Der zusätzliche Rettungszugang wird in km 56,153 an der rechten Seite des Bahnkörpers angeordnet und erfolgt über den Bahnseitengraben zum geplanten Bahngelände. Die bisher nur temporär vorgesehene Ausweichbucht wird dauerhaft für die Zuwegung hergestellt und dient der Feuerwehr als Aufstellfläche. Die angepasste Grüne Straße wird als Einbahnstraße im Notfall genutzt.

- Rettungszuwegung in km 56,440 (ehemalig in km 56,500) bahnrechts

Der zusätzliche Rettungszugang wird in km 56,440 an der rechten Seite des Bahnkörpers angeordnet und erfolgt über den Bahnseitengraben zum geplanten Bahngelände. Die bisher nur temporär vorgesehene Ausweichbucht wird dauerhaft für die Zuwegung hergestellt und dient der Feuerwehr als Aufstellfläche. Der neu geplante Bahnweg wird als Einbahnstraße im Notfall genutzt. In Bahnmitte wird eine Streckenzugangstür in der Schallschutzwand angeordnet.

- Rettungszuwegung in km 56,800 bahnrechts

Der zusätzliche Rettungszugang wird in km 56,800 an der rechten Seite des Bahnkörpers angeordnet und erfolgt über den Bahnseitengraben zum geplanten Bahngelände. Die bisher nur temporär vorgesehene Ausweichbucht wird dauerhaft für die Zuwegung hergestellt und

dient der Feuerwehr als Aufstellfläche. Der neu geplante Bahnweg wird als Einbahnstraße im Notfall genutzt. In Bahnmitte wird eine Streckenzugangstür in der Schallschutzwand angeordnet.

- Rettungszuwegung in km 56,918 (ehemalig in km 56,980) bahnrechts

Der Rettungszugang wird in km 56,918 statt in km 56,980 an der linken Seite des Bahnkörpers angeordnet. Der Zugang (Länge = ca. 91 m, Breite = 1,0 m) wird durch eine Servicetür in der Schallschutzwand über den geplanten Bahnseitengraben an der Moselstraße angeschlossen. Dieser Zugang erfolgt über einen neu geplanten Weg über ein privates Grundstück. Für diesen geplanten Rettungszugang sind Streckenzugangstüren in der Schallschutzwand jeweils bahnlinks und in Bahnmitte erforderlich.

- Rettungszuwegung in km 57,180 bahnrechts

Der zusätzliche Rettungszugang wird in km 57,180 an der rechten Seite des Bahnkörpers angeordnet und erfolgt entlang des Bahnseitengrabens zum geplanten Bahngelände. Die bisher nur temporär vorgesehene Ausweichbucht wird dauerhaft für die Zuwegung hergestellt und dient der Feuerwehr als Aufstellfläche. Der neu geplante Bahnweg wird als Einbahnstraße im Notfall genutzt. In Bahnmitte wird eine Streckenzugangstür in der Schallschutzwand angeordnet.

- Rettungszuwegung in km 57,650 bahnrechts

Der zusätzliche Rettungszugang wird in km 57,650 an der rechten Seite des Bahnkörpers angeordnet und erfolgt über den Bahnseitengraben zum geplanten Bahngelände. Die bisher nur temporär vorgesehene Ausweichbucht wird dauerhaft für die Zuwegung hergestellt und dient der Feuerwehr als Aufstellfläche. Der neu geplante Bahnweg wird als Einbahnstraße im Notfall genutzt.

Weitere Informationen zum ganzheitlichen Rettungskonzept sind folgenden Anlagen zu entnehmen:

- Anlage 3.4, Übersichtsplan Zuwegungen für Rettungseinsätze PFA 3.3 im Maßstab 1:5.000,
- Anlage 5.1, Lagepläne PFA 3.3 im Maßstab 1:1.000,
- Anlagen 9.2 und 9.3, Grunderwerbspläne PFA 3.3 im Maßstab 1:1.000 bzw. 1:5.000,
- Anlage 20, Notfall- und Streckensicherheit.

B.1.1.10 Neubau von Entwässerungsanlagen

Infolge des Neubaus des dritten Gleises parallel zur vorhandenen Strecke müssen vorhandene Entwässerungssysteme ersetzt und neue Systeme angelegt werden. Diese Maßnahmen sind in einem gesonderten Erläuterungsbericht (siehe Anlage 11) behandelt. Grundsätze zur wasserrechtlichen Erlaubnis sind unter Punkt 10 dieses Erläuterungsberichts dargestellt. Ziel der Entwässerungsplanung ist es, das auf dem Planum und der Böschung anfallende Niederschlagswasser über Entwässerungsanlagen wieder dem natürlichen Wasserkreislauf zuzuführen. Hierzu können Sickerschichten, Sickerschlitze, Versickerungsgräben und großflächige Versickerungsmulden als Vorflut dienen. Gemäß der Ergänzung des Streckengutachtens vom 31.03.2015 inklusive der Einarbeitung der Ergebnisse der Versickerungsversuche ist eine Versickerung im PFA 3.3 nur mit erheblichem Aufwand möglich. In den Bereichen wird anstatt einer Versickerung das Ableiten des anfallenden Wassers umgesetzt, da dieses wirtschaftlicher ist.

Soweit in Streckenabschnitten eine Versickerung auf Grund der geologischen und hydrologischen Gegebenheiten nicht möglich ist, ist geplant, das anfallende Oberflächenwasser in Tiefenentwässerungen (Sickersträngen mit Teilsickerrohren) zwischen dem Bestandsgleis und dem neuen Gleis zu sammeln und über Querungen der bahnparallelen Entwässerungseinrichtungen in Form von Bahnseitengräben und/oder Sammelleitungen einer vorhandenen Vorflut zuzuführen. Für Revisionszwecke werden im Bereich der Tiefenentwässerung alle 50 m bis 100 m Inspektions- und Reinigungsschächte angeordnet.

Im PFA 3.3 sind Bereiche von Sickerschichten mit Anschluss an den bahnaußen verlaufenden Bahnseitengraben erforderlich, da der anstehende Boden in den oberen Schichten nicht versickerungsfähig ist und/ oder der Abstand zum Grundwasserhöchststand (MHW) zu gering ist. Einen weiteren Grund stellen die Höhenverhältnisse einiger Vorfluten dar.

In einigen Bereichen ist es aufgrund verschiedener Zwangspunkte wie z. B. Mindestgefälle und Mindestüberdeckung der Entwässerungsleitungen nicht möglich, das anfallende Wasser bahnmittig so in Tiefenentwässerungen zu sammeln und über Querungen nach bahnaußen zu führen, dass ein Anschluss an die vorhandene Vorflut möglich ist.

Das Entwässerungskonzept stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

Im Entwässerungsabschnitt zwischen km 53,246 und km 54,400 wird das mittlere Gleis (ehemaliges Richtungsgleis Emmerich am Rhein – Oberhausen) über eine Sickerschicht entwässert. Diese nimmt das Oberflächenwasser in den Hohlräumen der grobkörnigen Sickerschicht auf und leitet dieses unter dem Neubaugleis zum bahnparallelen Graben auf der bahnlinken Seite. Im Bereich des Hauses Kerstenstraße 49 wird das Oberflächenwasser

durch Tiefenentwässerungen bahnaußen gesammelt und der Speicherschicht mittels Vollsickerrohren zugeführt. Die Streckenentwässerung im Bereich der BÜ-Ersatzmaßnahme „SÜ Baumannstraße“ erfolgt über eine kleine Mulde vor dem Widerlager. Die Entwässerung der Verkehrsflächen der SÜ Baumannstraße (hier nur zur Information) erfolgt über die versickerungsfähigen Böschungen und Versickerungsmulden am Böschungsfuß mit Anschluss an neue Bahnseitengräben. Die Bahnseitengräben werden über großzügig dimensionierte Durchlässe, ausgebildet als „Ökotunnel“, an die vorhandenen Vorfluten angeschlossen.

Ab km 54,400 (Beginn Betontrog) erfolgt die Entwässerung des mittleren und des dritten Gleises über eine Tiefenentwässerung, die über den neuen Durchlass in km 54,525 an den vorhandenen Graben angeschlossen wird. Im Anschluss an den Durchlass in km 54,525 wird sowohl die Personenunterführung EÜ (F) Sulenstraße als auch der bahnrechte Teil der in Richtung Raiffeisenstraße verlegten Bahnsteiganlage in den vorhandenen Graben entwässert. Die Entwässerung des bahnlinken Teils des Haltepunkts Praest erfolgt ebenfalls in diesen vorhandenen Graben.

Ab km 54,440 bis km 54,940 wird ein Betontrog mit integrierter Unterschottermatte unter das neu gebaute Gleis als Erschütterungsschutz eingebaut. Dieser Trog entwässert bis zur BÜ-Ersatzmaßnahme „EÜ Praestsches Feld“ in die in Bahnmitte verlaufende Tiefenentwässerung. Im Anschluss daran erfolgt die Entwässerung des Betontroges nach bahnaußen in den bahnparallelen Graben.

Der Entwässerungsabschnitt von der EÜ Praestsches Feld (km 54,881) bis ca. km 55,100 zeichnet sich durch einen bahnlinks angeordneten Graben aus, der in die bahnmittige Tiefenentwässerung entwässert. Diese entwässert in die anschließende Speicherschicht. Um ein Ausspülen des Bahnkörpers aufgrund von strömenden Regenwasserabflüssen zu verhindern, wird die Einleitung in die Speicherschicht über ein am Ende geschlossenes Vollsickerrohr umgesetzt. Das anfallende Wasser verteilt sich in diesem Rohrabschnitt und wird über die Schlitze langsam an die Speicherschicht abgegeben. Zwischen ca. km 55,100 und der von-der-Recke-Straße (km 55,290) ist unter der Lärmschutzwand eine Kiespackung mit Anschluss an die Speicherschicht geplant. In diesem Bereich kann auf einen zusätzlichen Bahnseitengraben verzichtet werden.

Bahnlinks wird der vorhandene Graben ab km 55,290 erneuert, auf einem 40 m langen Teilstück im Bereich der vorhandenen Siloanlage verrohrt und an die Verziehung der Gleise angepasst. Dieser Graben leitet das Oberflächenwasser über den Durchlass in km 55,784 von der bahnlinken auf die bahnrechte Seite.

Auf der bahnrechten Seite beginnt ab ca. km 54,900 bahnaußen ein Bahnseitengraben parallel zum Bahnweg, in den auch über eine Hebeanlage das Oberflächenwasser der BÜ-Ersatzmaßnahme „EÜ Praestsches Feld“ entwässert wird. Weiterhin ist die Speicherschicht unter allen drei Gleisen von km 55,100 bis km 55,550 bzw. von km 55,550 bis km 55,784 nur unter dem rechten Gleis an den Graben angeschlossen. In km 56,447 wird das zwischengespeicherte Oberflächenwasser von der bahnrechten Seite durch einen breiten Durchlass („Ökotunnel“) in den vorhandenen Bahnseitengraben auf der bahnlinken Seite geleitet. Die Weiterleitung des gesammelten Oberflächenwassers erfolgt über neu angelegte Seitengräben, verbunden durch einen neuen Durchlass unter dem Einmündungsbereich zur EÜ Broichstraße. Der vorhandene Durchlass vor dem Gebäude der Feuerwehr wird außer Betrieb gesetzt.

Entlang des neuen Trogbauwerkes werden Gräben erstellt. Diese verlaufen parallel zum Straßentrog und queren mittels Durchlässen (3 Betonrohre - jeweils DN 1.000) die neu verlegte Broichstraße, die Moselstraße und den Seitenweg zur Hebeanlage. Angeschlossen werden sie an den reprofilierten Bahnseitengraben (bahnlinks) in km 56,725.

Ab ca. km 55,785 bis km 57,700 erfolgt die Entwässerung der neuen Bahnanlagen über Tiefenentwässerungen zwischen dem dritten Gleis und dem Richtungsgleis Oberhausen - Emmerich am Rhein der bestehenden Strecke. Das gesammelte Oberflächenwasser der Tiefenentwässerung wird über Durchlässe und neue Querungen in die bahnaußen verlaufenden Bahnseitengräben eingeleitet. Die Trogentwässerung der BÜ-Ersatzmaßnahme EÜ Broichstraße erfolgt über eine Sammelleitung zu einer Hebeanlage in km 56,665 auf der bahnlinken Seite, die das gesammelte Wasser einem Vorfluter zuführt; in diesem Fall dem vorhandenen Bahnseitengraben mit Anschluss an die Löwenberger Landwehr in km 59,2 (PFA 3.4). Zur Entwässerung der Lärmschutzwände wird eine wasserdurchlässige Kiesschicht eingebaut, in die das untere Sockelelement der Lärmschutzwand einbindet. Durch den Bau der Lärmschutzwände ergeben sich keine Veränderungen im Wasserhaushalt. Die Gründungen der Lärmschutzwände erfolgen nur punktuell, nicht linienförmig. Der Grundwasserfluss wird nicht beeinträchtigt. Wasserrechtliche Belange sind somit nicht betroffen.

B.1.1.11 Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom

- Drittes Gleis

Das neue Gleis wird mit einer Oberleitung Re 200, K 100, mit einem Mastabstand zwischen 40 bis 65 m und einem Abstand von Gleismitte zur Mastvorderkante > 3,65 m vorgesehen. Die Fahrdrahthöhe beträgt, abgesehen von Zwangspunkten wie Brücken und Überleitverbindungen zur Bestandsstrecke, 5,50 m. Die Ausführung der Oberleitungsanlage des neuen

Gleises lässt neben der vorgesehenen Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h auch eine darüber hinaus gehende, optionale Geschwindigkeit von 200 km/h zu.

- Bestandsstrecke

Die Bestandsstrecke ist mit einer Oberleitungsanlage Re 160, K 70 ausgerüstet.

In folgenden Bereichen wird ein Umbau der Oberleitungsanlage erforderlich:

- km 53,600 bis 54,000: Neubau SÜ Baumannstraße (nicht Gegenstand dieses Verfahrens),
- km 54,300 bis 54,800: Neubau EÜ (F) Sulenstraße,
- km 54,800 bis 55,000: Neubau EÜ Praestsches Feld,
- km 55,200 bis 55,600: Spurplananpassung.

Neue Maste werden als Beton- oder Stahlmaste ausgeführt. Die Maste auf dem Bahnsteig des Hp Praest werden in die Lärmschutzwand integriert. Sie werden als Peiner Maste ausgeführt.

Die umgebauten Teilbereiche der Bestandsanlage entsprechen nach Regelwerk der Bauart Re 200. Da die Umbauten nur punktuell und nicht durchgängig sind, ändert sich dadurch nicht die Befahrgeschwindigkeit der Oberleitungsanlage. Sie beträgt weiterhin 160 km/h.

- Bahnstromversorgung

Die Bahnstromversorgung erfolgt durch das bestehende Unterwerk Mehrhoog in km 40,750 (PFA 2.3). Die Streckeneinspeisung für das dritte Gleis wird im Rahmen der Maßnahme nachgerüstet.

- Elektrische und magnetische Felder durch die Oberleitungsanlage

Durch die Erweiterung der Bahnanlage treten über und neben den neuen Gleisen elektromagnetische Felder auf. Die Grenzwerte der 26. BImSchV werden von den Bahnenergie-Versorgungsanlagen der DB AG eingehalten. Funktionsbeeinträchtigungen von empfindlichen elektronischen Geräten können in der Nähe von Oberleitungen nicht ausgeschlossen werden. Ansonsten sind für den Planfeststellungsabschnitt 3.3 keine Besonderheiten festzustellen. Besondere Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

- Elektrische Energieanlagen

Durch den Neu- bzw. Umbau der Bahnanlagen werden in einigen Bereichen des Planfeststellungsabschnittes 3.3 die Elektrischen Energieanlagen 50 Hz umgebaut, erweitert bzw. erneuert.

Im Zuge der BÜ-Aufhebungen und geplanten Ersatzmaßnahmen sind zusätzliche Elektrische Anlagen (Hebeanlage, Straßenbeleuchtung, etc.) in einigen Streckenabschnitten zu planen und auszuführen.

B.1.1.12 Leit- und Sicherungstechnik

Die Signalanlagen des betrachteten Planfeststellungsabschnitts werden vom ESTW Emmerich am Rhein gesteuert. Das ESTW ist um die zusätzlichen Anlagen des dritten Streckengleises zu erweitern.

Die BÜ-Anlagen werden rückgebaut. Im ESTW ist deren Rückbau (Hp bzw. FÜ-Abhängigkeit) zu projektieren.

Signale, die zwischen Gleisen mit einem Gleisabstand von kleiner 4,50 m stehen, sind auf Signalauslegern angeordnet. Als Grundausrüstung für die Fernbahn ist die punktförmige Zugbeeinflussung PZB nach den geltenden Vorschriften vorgesehen. Des Weiteren sind die Anlagen für die Ausrüstung mit ETCS, Level 2 - welche in einem separaten Bauvorhaben erfolgt - vorzubereiten.

Das neu errichtete Gleis wird mit neuen Freimeldeanlagen ausgerüstet.

Für die Dimensionierung der Kabelanlagen sind die elektrischen Grenzwerte der einzelnen Außenanlagen der Sicherungstechnik maßgebend. Hierbei sind auch die zugelassenen Kabeltypen für die PZB zu beachten.

Aus sicherungstechnischer Sicht ist es erforderlich, u. a. bei ca. km 53,435, km 54,780, km 55,250, km 55,655 und km 56, 695 jeweils ein bzw. zwei Signale zur Signalisierung der Richtungsgleise anzuordnen. Aufgrund der nicht ausreichenden Gleisabstände wird bei diesen Kilometern ein Signalausleger (anstelle der in der Regel vorgesehen Mastanordnung) über jeweils ein Gleis errichtet.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 12.05.2010, Az. I.BV-W-P(2), eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „PFA 3.3 Emmerich-Praest, ABS 46/2 Oberhausen - Emmerich - Landesgrenze NL" beantragt. Der Antrag ist am 17.05.2010 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, eingegangen.

Mit Schreiben vom 09.06.2010, 17.08.2010, 22.09.2010 und 11.10.2011 wurde die Vorhabenträgerin um Ergänzung bzw. Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 02.07.2010, 07.09.2011 und 18.11.2011 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 15.12.2011 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Anhörungsbehörde um die Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 15.12.2011 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bezirksregierung Düsseldorf (Anhörungsbehörde) um Einleitung des Anhörungsverfahrens gebeten. Daraufhin hat die Bezirksregierung Düsseldorf mit Schreiben vom 22.02.2012 die Dezernate im eigenen Hause beteiligt und mit Schreiben vom 23.02.2012 die Träger öffentlicher Belange (TöB) und die Leitungsträger um Stellungnahme gebeten.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TöB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 22 Stellungnahme vom 30.03.2012, Az. 22.5-3-5154008-69/12	T1
2.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 25.02, Stellungnahme vom 22.03.2012, Az. 25.17.01.01-15/2-11	T2
3.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 35 Stellungnahme vom 09.03.2012, Az. 35.04.01.02-KrsKleTÖB-56	T3
4.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 51 Stellungnahme vom 03.05.2012, Az. 51.1-21-betuwe	T4
5.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 52, Stellungnahme vom 25.04.2012, ohne Az.	T5
6.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 53 Stellungnahme vom 25.04.2012, Az. 53.01.04.01-PFV 08/2012 - Bk	T6
7.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 54 Stellungnahme vom 02.05.2012, ohne Az.	T7
8.	Stadt Emmerich a Rhein Stellungnahme vom 27.04.2012, Az. FB5/Sk	T8
9.	Bezirksregierung Arnsberg – Abteilung 6 Bergbau und Energie Stellungnahme vom 26.04.2012, Az.65.53.13-2012-3	T9
10.	Bundeseisenbahnvermögen Stellungnahme vom 08.03.2012, ohne Az.	T10
11.	Deichverband Bislich-Landesgrenze Stellungnahme vom 30.04.2012, ohne Az.	T11
12.	Eisenbahn-Unfallkasse, Außenbüro West Stellungnahme vom 19.04.2012, Az. 54	T12
13.	Geologischer Dienst NRW Stellungnahme vom 20.03.2012, Az.31.110/1581/2012	T13
14.	Handwerkskammer Düsseldorf – Wirtschaftsförderung, Standortberatung Stellungnahme vom 27.03.2012, Az. He-hei	T14
15.	Kreis Kleve – der Landrat Stellungnahme vom 30.04.2012, Az. 6.1 – 6.1. – 61 21 12	T15
16.	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW Stellungnahme vom 27.04.2012, Az. 22-084-Bied	T16

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TöB-Nr.
17.	Landeseisenbahnverwaltung NRW Stellungnahme vom 06.03.2012, Az. 54271-P/020/004	T17
18.	Landesbetrieb Straßenbau Stellungnahme vom 19.04.2012, Az. 20401/4.4/Betuwe 3.3	T19
19.	Landschaftsverband NRW, Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland Stellungnahme vom 13.04.2012, Az. 333.45-202.14/12-003	T20
20.	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG) Stellungnahme vom 26.04.2012, Az. ÖB 2.1-Ri	T21
21.	Stadtwerke Emmerich GmbH, Netzservice Stellungnahme vom 25.04.2012, Az. TB-Ho	T22
22.	Technische Werke Emmerich GmbH Stellungnahme vom 30.04.2012, ohne Az.	T23
23.	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR Stellungnahme vom 15.032012, Az. N14/N01	T24
24.	Waldbauerverband NRW Stellungnahme vom 28.02.2012, ohne Az.	T25
25.	Wehrbereichsverwaltung West Stellungnahme vom 24.04.2012, Az. West1_E_029_12_a	T26
26.	Landesbüro für Naturschutzverbände Stellungnahme vom 30.04.2012, Az. Kle 15.03.12 DB	T27
27.	Amprion GmbH Stellungnahme vom 16.03.2012, Az. B-LB/X/Hb/80.071/Be	T28
28.	RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH Wesel Stellungnahme vom 13.04.2012, Az. M-Dp/Bur	T29
29.	RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerke GmbH Stellungnahme vom 14.03.2012, Az. SWSW-H-2H/0047/ld/80.324/LW	T30
30.	Unitymedia NRW GmbH Regionalbüro West Stellungnahme vom 22.03.2012, ohne Az.	T31
31.	Thyssengas GmbH Stellungnahme vom 14.05.2012, Az. TGS-L	T32
32.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Techn. Infr. NL West Stellungnahme vom 30.05.2012, ohne Az.	T33
33.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 22 Stellungnahme vom 06.08.2012, Az. 22.4-2024-bes Objekte Betuwe	T34
34.	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Stellungnahme vom 17.11.2014, Az. 25.17.01.0.1-51/2-11	T35
35.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Sparte Verwaltungsaufgaben	-
36.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW	-
37.	Amt für Denkmalpflege im Rheinland	-
38.	RLV Kreisbauernschaft Kleve	-
39.	VBG – Verwalrungs-Berufsgenossenschaft	-
40.	Vodafone D2 GmbH	-
41.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 32	-
42.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 33	-
43.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 55	-
44.	Landwirtschaftskammer NRW	-

Um die Abgabe einer Stellungnahme wurden die TöB, Leitungsträger und Fachdezernate einheitlich bis zum 30.04.2012 gebeten. In den jeweiligen Beteiligungsschreiben wurde darauf hingewiesen, dass bei ausbleibender termingerechter Stellungnahme davon ausgegangen wird, dass gegen die Maßnahme keine Bedenken seitens der jeweiligen Institution bestehen. Die BR Düsseldorf hat mit selbigen Schreiben der Stadt Emmerich am Rhein mitgeteilt, dass mit dem Beginn der Auslegung der Planunterlagen die Veränderungssperre nach § 19 AEG anzuwenden ist.

In der Tabelle oben sind Träger öffentlicher Belange/Leitungsträger/andere Stellen, die zur Ursprungsplanung eine Stellungnahme abgegeben haben mit Aktenzeichen aufgeführt.

Zehn Träger öffentlicher Belange/Leitungsträger haben keine Stellungnahme abgegeben. Entsprechend dem Inhalt des Beteiligungsschreibens wird davon ausgegangen, dass bei diesen Stellen keine Bedenken gegen die beantragte Maßnahme bestehen.

Folgende Träger öffentlicher Belange/Leitungsträger/andere Stellen haben im schriftlichen Anhörungsverfahren zur Ursprungsplanung eine Stellungnahme **mit Zustimmung** oder **ohne Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen** abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TöB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 25.02, Stellungnahme vom 22.03.2012, Az. 25.17.01.01-15/2-11	T2
2.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 35 Stellungnahme vom 09.03.2012, Az. 35.04.01.02-KrsKleTÖB-56	T3
3.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 52, Stellungnahme vom 25.04.2012, ohne Az.	T5
4.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 53 Stellungnahme vom 25.04.2012, Az. 53.01.04.01-PFV 08/2012 - Bk	T6
5.	Bezirksregierung Arnsberg – Abteilung 6 Bergbau und Energie Stellungnahme vom 26.04.2012, Az.65.53.13-2012-3	T9
6.	Bundeseisenbahnvermögen Stellungnahme vom 08.03.2012, ohne Az.	T10
7.	Landeseisenbahnverwaltung NRW Stellungnahme vom 06.03.2012, Az. 54271-P/020/004	T17
8.	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG) Stellungnahme vom 26.04.2012, Az. ÖB 2.1-Ri	T21
9.	Waldbauerverband NRW Stellungnahme vom 28.02.2012, ohne Az.	T25
10.	Amprion GmbH Stellungnahme vom 16.03.2012, Az. B-LB/X/Hb/80.071/Be	T28
11.	Unitymedia NRW GmbH Regionalbüro West Stellungnahme vom 22.03.2012, ohne Az.	T31

Folgende Träger öffentlicher Belange haben im Anhörungsverfahren zur Ursprungsplanung **eine Stellungnahme mit Bedenken, Forderungen und Empfehlungen** abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TöB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 22 Stellungnahme vom 30.03.2012, Az. 22.5-3-5154008-69/12	T1
2.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 51 Stellungnahme vom 03.05.2012, Az. 51.1-21-betuwe	T4
3.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 54 Stellungnahme vom 02.05.2012, ohne Az.	T7
4.	Stadt Emmerich a Rhein Stellungnahme vom 27.04.2012, Az. FB5/Sk	T8
5.	Deichverband Bislich-Landesgrenze Stellungnahme vom 30.04.2012, ohne Az.	T11
6.	Eisenbahn-Unfallkasse, Außenbüro West Stellungnahme vom 19.04.2012, Az. 54	T12
7.	Geologischer Dienst NRW Stellungnahme vom 20.03.2012, Az.31.110/1581/2012	T13
8.	Handwerkskammer Düsseldorf – Wirtschaftsförderung, Standortberatung Stellungnahme vom 27.03.2012, Az. He-hei	T14
9.	Kreis Kleve – der Landrat Stellungnahme vom 30.04.2012, Az. 6.1 – 6.1. – 61 21 12	T15
10.	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW Stellungnahme vom 27.04.2012, Az. 22-084-Bied	T16
11.	Landesbetrieb Straßenbau Stellungnahme vom 19.04.2012, Az. 20401/4.4/Betuwe 3.3	T19
12.	Landschaftsverband NRW, Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland Stellungnahme vom 13.04.2012, Az. 333.45-202.14/12-003	T20
13.	Stadtwerke Emmerich GmbH, Netzservice Stellungnahme vom 25.04.2012, Az. TB-Ho	T22
14.	Technische Werke Emmerich GmbH Stellungnahme vom 30.04.2012, ohne Az.	T23
15.	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR Stellungnahme vom 15.032012, Az. N14/N01	T24
16.	Wehrbereichsverwaltung West Stellungnahme vom 24.04.2012, Az. West1_E_029_12_a	T26
17.	Landesbüro für Naturschutzverbände Stellungnahme vom 30.04.2012, Az. Kle 15.03.12 DB	T27
18.	RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH Wesel Stellungnahme vom 13.04.2012, Az. M-Dp/Bur	T29
19.	RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerke GmbH Stellungnahme vom 14.03.2012, Az. SWSW-H-2H/0047/ld/80.324/LW	T30
20.	Thyssengas GmbH Stellungnahme vom 14.05.2012, Az. TGS-L	T32
21.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Techn. Infr. NL West Stellungnahme vom 30.05.2012, ohne Az.	T33
22.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 22 Stellungnahme vom 06.08.2012, Az. 22.4-2024-bes Objekte Betuwe	T34
23.	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Stellungnahme vom 17.11.2014, Az. 25.17.01.0.1-51/2-11	T35

Folgende TöB/Leitungsträger haben im Verfahren Stellung genommen, Hinweise gegeben oder Einwendungen erhoben, jedoch nicht am Erörterungstermin teilgenommen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TöB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 22 Stellungnahme vom 30.03.2012, Az. 22.5-3-5154008-69/12	T1
2.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 35 Stellungnahme vom 09.03.2012, Az. 35.04.01.02-KrsKleTÖB-56	T3
3.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 51 Stellungnahme vom 03.05.2012, Az. 51.1-21-betuwe	T4
4.	Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 54 Stellungnahme vom 02.05.2012, ohne Az.	T7
5.	Bezirksregierung Arnsberg – Abteilung 6 Bergbau und Energie Stellungnahme vom 26.04.2012, Az.65.53.13-2012-3	T9
6.	Eisenbahn-Unfallkasse, Außenbüro West Stellungnahme vom 19.04.2012, Az. 54	T12
7.	Geologischer Dienst NRW Stellungnahme vom 20.03.2012, Az.31.110/1581/2012	T13
8.	Handwerkskammer Düsseldorf – Wirtschaftsförderung, Standortberatung Stellungnahme vom 27.03.2012, Az. He-hei	T14
9.	Kreis Kleve – der Landrat Stellungnahme vom 30.04.2012, Az. 6.1 – 6.1. – 61 21 12	T15
10.	Technische Werke Emmerich GmbH Stellungnahme vom 30.04.2012, ohne Az.	T23
11.	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR Stellungnahme vom 15.032012, Az. N14/N01	T24
12.	RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerke GmbH Stellungnahme vom 14.03.2012, Az. SWSW-H-2H/0047/ld/80.324/LW	T30
13.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Techn. Infr. NL West Stellungnahme vom 30.05.2012, ohne Az.	T33
14.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 22 Stellungnahme vom 06.08.2012, Az. 22.4-2024-bes Objekte Betuwe	T34

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadt Emmerich am Rhein im Rathaus vom 19.03.2012 bis zum 18.04.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden am 08.03.2012 im Amtsblatt, Ausgabe 3, Jahrgang 2012, der Stadt Emmerich am Rhein öffentlich bekannt gemacht. Ende der 2-wöchigen Einwendungsfrist war der 02.05.2012.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Oberhausen, mit Schreiben vom 05.03.2012 von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekannt-

machung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Der Bekanntmachungstext war dem Schreiben beigefügt.

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TöB-Nr.
1.	Landesbüro für Naturschutzverbände Stellungnahme vom 30.04.2012, Az. Kle 15.03.12 DB	T27

B.1.3.4 Privateinwendungen

Im Anhörungsverfahren ist eine Einwendung mit einer Unterschriftenliste eingereicht worden, in der sich 207 Bürgerinnen und Bürger gegen die Schließung des Bahnübergangs „Von-der-Recke-Straße“ ausgesprochen haben. Diese „Sammeleinwendung“ hat die Bezirksregierung Düsseldorf wegen eines Formfehlers zurückgewiesen. Bei gleichförmigen Eingaben von mehr als 50 Personen sehe § 17 VwVfG eine Verpflichtung zur Bestellung eines gemeinsamen Vertreters vor. Dies sei bei der Sammeleinwendung nicht geschehen. Die Initiatorin der Sammeleinwendung sei jedoch auch als Privateinwenderin aufgetreten. Die Einwendung sei daher inhaltlich berücksichtigt worden (Einw.-Nr. 209).

Weitere 30 Personen haben Einwendungen erhoben, die erst nach Fristablauf (02.05.2012) eingegangen sind. Diese Personen sind von der Bezirksregierung Düsseldorf schriftlich darüber informiert worden, dass ihre Einwendungen verspätet bei der Stadt Emmerich am Rhein bzw. bei der Anhörungsbehörde eingegangen seien und somit im weiteren Verfahren nicht mehr berücksichtigt werden könnten. Fünf dieser Personen haben daraufhin Tatsachen geltend gemacht, die eine Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand rechtfertigen. Diese Einwendungen sind bei der Erstellung der Gegenäußerung (Synopse) durch die Vorhabenträgerin und im weiteren Anhörungsverfahren berücksichtigt worden. Außerdem entsprachen zwei Einwendungen nicht den formellen Anforderungen des VwVfG, da sie per E-Mail erhoben wurden. Insgesamt hat die Bezirksregierung Düsseldorf 751 Einwendungsschreiben berücksichtigt.

Bezüglich der verfristeten Einwendungen wird auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes verwiesen. Bei der Entscheidung über den PFA 3.3 der ABS 46/2 handelt es sich um eine UVP-pflichtige Entscheidung im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 bis 2b UmwRG (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.12.2018, Az.: 3 A 17.15, zu dem Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.1 des gegenständlichen Ausbauvorhabens ABS 46/2). Gemäß § 7 Abs. 4 UmwRG in der Fassung von Art. 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298) findet die Präklusionsvorschrift des § 73 Abs. 4 Satz 3 bis 6 VwVfG bei UVP-pflichtigen Entscheidungen nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 bis 2b UmwRG keine Anwendung.

Der Ausschluss der Präklusion gem. § 7 Abs. 4 UmwRG gilt auch für bereits anhängige Verfahren sowie für juristische Personen des privaten und öffentlichen Rechts (vgl. BVerwG a.a.O.). Demnach sind bei der ABS 46/2 alle Einwendungen zu berücksichtigen.

Außerdem entsprach eine Einwendung zunächst nicht den formellen Anforderungen des VwVfG, da sie nicht unterschrieben war. Der Einwender wurde von der Anhörungsbehörde schriftlich darum gebeten, ein unterschriebenes Exemplar ihrer Einwendung bis zum 05.07.2013 nachzureichen. Die Nachreichung erfolgte fristgemäß, weshalb die Einwendung im weiteren Verfahren berücksichtigt wurde.

B.1.3.5 Gegenäußerung der Vorhabenträgerin

Mit Schreiben vom 15.07.2014 hat die Vorhabenträgerin die Gegenäußerung zu den Stellungnahmen der TöB, der Leitungsträger und der Fachdezernate sowie zu den privaten Einwendungen vorgelegt.

B.1.3.6 Erörterung

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 04.03.2015 im Schützenhaus Kapaunenberg, Speelberger Straße 115, 46446 Emmerich am Rhein erörtert. Die Behörden und Trägerin des Vorhabens wurden mit Schreiben vom 29.01.2015 und die Privateinwender mit Schreiben vom 12.02.2015 über den Erörterungstermin benachrichtigt. Der Einladung war der jeweilige Text der Gegenäußerung zur Stellungnahme bzw. Einwendung beigefügt. Die Einladung und den Versand der Synopse hat die Vorhabenträgerin als freiwillige Leistung vorgenommen.

Die Benachrichtigung der Personen, die rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, erfolgte gemäß § 73 Abs. 6 Satz 4 VwVfG durch die öffentliche Bekanntmachung gemäß § 73 Abs. 6 Satz 4 VwVfG am 12.02.2015 im Amtsblatt (197. Jahrgang) der Bezirksregierung Düsseldorf, am 14.02.2015 in der Neuen Rheinzeitung und der Rheinischen Post. Diese Rechtsvorschrift findet Anwendung, wenn mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen sind.

Über die Erörterung hat die Anhörungsbehörde eine ordnungsgemäße Niederschrift erstellt.

B.1.4 Einleitung der Planänderungsverfahren vor Beschlussfassung (1., 2. und 3. Deckblatt)

Die aufgrund der Ergebnisse weiterer Abstimmungsgespräche und den Ergebnissen der Erörterungstermine nach der Offenlage erfolgten Planänderungen zum Planfeststellungsantrag wurden von der Vorhabenträgerin in den Planänderungen zusammengefasst. Es wurden größtenteils Anregungen und Forderungen von TöB umgesetzt. Ferner wurden auch Forde-

rungen von privaten Einwendern berücksichtigt. Im Vergleich zur ursprünglichen Planung ergeben sich im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Korrektur der EÜ Broichstraße von km 56,648 auf 56,645,
- Die Verbesserung der Streckensicherheit durch neue Löschwasserentnahmestellen und zusätzliche Zuwegungen zur Strecke für Rettungskräfte,
- Die Verlegung der parallel zur Bahnstrecke gelegenen Gasleitungen im Bereich der neu geplanten Eisenbahnüberführung für den Fußgänger- und Radverkehr (EÜ(F)) Sulenstraße, der Eisenbahnüberführung (EÜ) Praestsches Feld und der EÜ Broichstraße,
- Eine geradlinige Rampenführung der neuen EÜ(F) Sulenstraße,
- Ein zusätzlicher Bahnsteigzugang von der Raiffeisenstraße zum Haltepunkt Praest,
- Eine zusätzliche Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer an der Reeser Straße (L 7) auf der Höhe der Einmündung Praestsches Feld,
- Die Aufnahme der technischen Planung und der planerischen Umsetzung der Änderungen in der Umwelt- und Grunderwerbsplanung,
- Der wasserrechtliche Fachbeitrag vom 12.03.2021 (Anlage 21),
- Die Längsneigungen der Fußgängerrampen der EÜ Broichstraße und der EÜ Praestsches Feld.

Auf der Grundlage des Erörterungstermins und der Ergebnisse weiterer Abstimmungsgespräche hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 30.03.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt Unterlagen zur ersten Planänderung im laufenden Verfahren eingereicht (**1. Deckblatt**). Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Planunterlagen mit Schreiben vom 27.04.2016 an die Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) weitergeleitet zur Fortsetzung des Anhörungsverfahrens.

Mit Schreiben vom 11.02.2020 hat die Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt Unterlagen zur zweiten Planänderung im laufenden Verfahren (**2. Deckblatt**) eingereicht. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Unterlagen mit Schreiben vom 19.02.2020 an die Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) weitergeleitet.

Mit Schreiben vom 05.11.2021 hat die Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt Unterlagen zur dritten Planänderung im laufenden Verfahren (**3. Deckblatt**) eingereicht. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Unterlagen mit Schreiben vom 10.11.2021 an die Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) weitergeleitet.

B.1.4.1 Anhörungsverfahren zum 1. Deckblatt

Da bereits eine Eingrenzung des Kreises der Betroffenen gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG nicht möglich war, wurde von Seiten der Anhörungsbehörde die Entscheidung getroffen, ein förmliches Anhörungsverfahren mit Offenlage der Deckblattunterlagen durchzuführen.

Dazu wurden die Deckblätter in der Zeit vom 07.11.2016 bis 06.12.2016 öffentlich ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 21.12.2016. Die Offenlage wurde im Emmericher Amtsblatt, Ausgabe 24, Jahrgang 2016, vom 18.10.2016 bekannt gegeben.

Mit Schreiben vom 04.11.2016 hat die Anhörungsbehörde die Fachdezernate der Bezirksregierung Düsseldorf und mit dem Schreiben vom 20.10.2016 die TöB sowie die Leitungsträger als Hauptbetroffene der vorgelegten Änderungsunterlagen beteiligt und um ergänzende Stellungnahme zu den Planunterlagen in der Fassung des Deckblattes gebeten.

Die folgenden TöB, Fachdezernate und Leitungsträger haben im schriftlichen Anhörungsverfahren bzw. im Erörterungstermin ausdrücklich mitgeteilt, keine Einwendungen gegen die planfestzustellende Maßnahme (mehr) zu erheben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TöB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 25.02	T2
2.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 35	T3
3.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 52	T5
4.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 53.1	T6
5.	Bezirksregierung Arnsberg	T9
6.	Bundeseisenbahnvermögen	T10
7.	LANUV NRW	T16
8.	Landeseisenbahnverwaltung	T17
9.	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG)	T21
10.	Waldbauerverband NRW	T25
11.	Wehrbereichsverwaltung West	T26
12.	Amprion GmbH	T28
13.	Unitymedia NRW GmbH Regionalbüro West	T31

B.1.4.2 Anhörungsbericht der Bezirksregierung Düsseldorf zur ursprünglichen Planung einschließlich des 1. Deckblattes

Mit Datum vom 18.03.2019 hat die Bezirksregierung Düsseldorf eine (erste) abschließende Stellungnahme zur ursprünglichen Planung einschließlich der Änderungen im 1. Deckblatt

gefertigt (Anhörungsbericht). Der Anhörungsbericht ist am 05.04.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen.

B.1.4.3 Anhörungsverfahren zum 2. Deckblatt

Da bereits eine Eingrenzung des Kreises der Betroffenen gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG nicht möglich war, wurden die Deckblattunterlagen in der Zeit vom 02.06.2020 bis 01.07.2020 öffentlich zu jedermanns Einsicht im Rathaus der Stadt Emmerich am Rhein (Geistmarkt 1, 46446 Emmerich am Rhein) während der Dienststunden ausgelegt worden. Zeit und Ort der Auslegung sind am 20.05.2020 im Amtsblatt der Stadt Emmerich am Rhein öffentlich bekannt gemacht worden. Die Einwendungsfrist hat am 15.07.2020 geendet.

Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW ist mit Schreiben vom 26.05.2020 auf die Offenlage der Unterlagen zum 2. Deckblatt aufmerksam gemacht worden. Mit Schreiben vom 28.05.2020 sind alle Träger öffentlicher Belange (TöB), welche bereits zur ursprünglichen Planung beteiligt worden waren, erneut beteiligt und als Hauptbetroffene der vorgelegten Änderungsunterlagen um ergänzende Stellungnahme zu den Planunterlagen in der Fassung des 2. Deckblatts bis zum 15.07.2020 gebeten worden.

Die folgenden Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TöB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 22.5	T1
2.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 35	T3
3.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 51	T4
4.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 52	T5
5.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 53	T6
6.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 54	T7
7.	Stadt Emmerich am Rhein	T8
8.	Bundeseisenbahnvermögen	T10
9.	Deichverband Bislich-Landesgrenze	T11
10.	Geologischer Dienst NRW	T13
12.	Handwerkskammer Düsseldorf – Wirtschaftsförderung, Standortberatung	T14
13.	Kreis Kleve – der Landrat	T15
14.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	T19
15.	Landschaftsverband NRW, Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	T20
16.	Stadtwerke Emmerich GmbH, Netzservice	T22
17.	Technische Werke Emmerich GmbH	T23
18.	Waldbauerverband NRW	T25
19.	Wehrbereichsverwaltung West	T26

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TöB-Nr.
20.	Amprion GmbH	T28
21.	Vodafone NRW GmbH, Kassel	T31
22.	Thyssengas GmbH	T32
23.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Techn. Infr. NL West	T33
24.	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer	T35
25.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 55	T36
26.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 33	T37
27.	Landeseisenbahnverwaltung NRW (ehemals T17)	T38
28.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW	T39
29.	RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH Wesel (jetzt Westnetz GmbH)	T40
30.	RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerke GmbH (jetzt Westnetz GmbH)	T40
31.	VGB, Ressort Prävention	T41
32.	Vodafone GmbH, Ratingen	T42

Das Landesbüro der Naturschutzverbände (T27) hat ebenfalls eine Stellungnahme abgegeben.

Folgende TöB haben im Anhörungsverfahren Stellungnahmen mit Zustimmung oder ohne Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TÖB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 51	T4
2.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 52	T5
3.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 53	T6
4.	Bundeseisenbahnvermögen	T10
5.	Handwerkskammer Düsseldorf – Wirtschaftsförderung, Standortberatung	T14
6.	Waldbauerverband NRW	T25
7.	Wehrbereichsverwaltung West	T26
8.	Amprion GmbH	T28
9.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 33	T37
10.	Landeseisenbahnverwaltung NRW (ehemals T17)	T38
11.	VGB, Ressort Prävention	T41

B.1.4.4 Gegenäußerung und Erörterung des 2. Deckblattes

Mit den E-Mails vom 22.07.2020 und 06.08.2020 hat die Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) der Vorhabenträgerin alle eingegangenen privaten Einwendungen und alle Stellungnahmen der TöB mit der Bitte übersandt, eine Gegenäußerung zu erstellen (Synopse). Diese ist von der Vorhabenträgerin am 29.10.2020 an die Anhörungsbehörde übergeben

worden. Nach Durchsicht der Gegenäußerung hat die Anhörungsbehörde entschieden, gemäß § 18a Nr. 2 AEG auf einen förmlichen Erörterungstermin zu verzichten, da keine besonderen Umstände ein Abweichen vom gesetzlichen Regelfall notwendig gemacht hätten. Aus diesem Grund hat die Anhörungsbehörde allen privaten Einwendern und den TöB die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin zur Kenntnis gegeben und ihnen die Möglichkeit eingeräumt, sich unter Fristsetzung bis zum 15.12.2020 abschließend dazu zu äußern.

B.1.4.5 Stellungnahmen der TöB/Leitungsträger/Fachdezernate zum 2. Deckblatt

Folgende TöB haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TÖB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 51.1	T4
2.	Stadt Emmerich am Rhein	T8
3.	Deichverband Bislich-Landesgrenze	T11
4.	Geologischer Dienst NRW	T13
5.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	T19
6.	Landschaftsverband NRW, Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	T20
7.	Stadtwerke Emmerich GmbH, Netzservice	T22
8.	Thyssengas GmbH	T32
9.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Techn. Infr. NL West	T33

Daneben haben sich auch mehrere private Einwender sowie das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW geäußert. Die Vorhabenträgerin hat sich in einigen Fällen abschließend zu den Äußerungen der Einwender und TöB positioniert.

B.1.4.6 Anhörungsverfahren zum 3. Deckblatt

Mit Schreiben vom 05.11.2021 hat die Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt Unterlagen zur dritten Planänderung im laufenden Verfahren (**3. Deckblatt**) eingereicht. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Unterlagen mit Schreiben vom 10.11.2021 an die Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) weitergeleitet.

Die Unterlagen zum 3.Deckblatt sind in der Zeit vom 24.01.2022 bis zum 23.02.2022 öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegt worden. Zeit und Ort der Auslegung sind am 19.01.2022 im Amtsblatt der Stadt Emmerich am Rhein öffentlich bekannt gemacht worden. Die Einwendungsfrist hat am 09.03.2022 geendet.

Mit Schreiben vom 18.01.2022 hat die Anhörungsbehörde das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW sowie die betroffenen TöB und Leitungsträger beteiligt und um Stellungnahme bis zum 09.03.2022 gebeten. Die folgenden TöB haben Stellungnahmen abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TöB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 22.5	T1
3.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 51	T4
4.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 52	T5
6.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 54	T7
7.	Stadt Emmerich am Rhein	T8
8.	Bundeseisenbahnvermögen	T10
9.	Deichverband Bislich-Landesgrenze	T11
10.	Unfallversicherung Bund und Bahn	T12
11.	Geologischer Dienst NRW	T13
12.	Handwerkskammer Düsseldorf – Wirtschaftsförderung, Standortberatung	T14
13.	Kreis Kleve – der Landrat	T15
14.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	T19
15.	Landschaftsverband NRW, Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	T20
16.	Technische Werke Emmerich GmbH	T23
17.	Waldbauerverband NRW	T25
18.	Wehrbereichsverwaltung West	T26
19.	Amprion GmbH	T28
20.	Thyssengas GmbH	T32
21.	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer	T35
22.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 55	T36
23.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 33	T37
24.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW	T39
25.	Westnetz GmbH	T40
26.	VGB, Ressort Prävention	T41
27.	Vodafone GmbH, Ratingen	T42

Folgende TöB haben im Anhörungsverfahren Stellungnahmen mit Zustimmung oder ohne Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TÖB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 52	T5
2.	Bundeseisenbahnvermögen	T10
3.	Unfallversicherung Bund und Bahn	T12
4.	Handwerkskammer Düsseldorf – Wirtschaftsförderung, Standortberatung	T14
5.	Landschaftsverband NRW, Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	T20
6.	Waldbauerverband NRW	T25

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TÖB-Nr.
7.	Wehrbereichsverwaltung West	T26
8.	Amprion GmbH	T28
9.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 33	T37
10.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW	T39
11.	VGB, Ressort Prävention	T41

B.1.4.7 Gegenäußerung und Erörterung des 3. Deckblattes

Mit den E-Mails vom 16.02.2022, 08.03.2022, 11.03.2022 und 23.03.2022 hat die Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) der Vorhabenträgerin die privaten Einwendungen und die Stellungnahmen der TöB und Leitungsträger mit der Bitte übersandt, eine Gegenäußerung zu erstellen (Synopse). Diese hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 18.07.2022 an die Anhörungsbehörde übergeben. Nach Durchsicht der Gegenäußerung hat die Anhörungsbehörde entschieden, gemäß § 18a Nr. 2 AEG auf einen förmlichen Erörterungstermin zu verzichten, da keine besonderen Umstände ein Abweichen vom gesetzlichen Regelfall notwendig gemacht haben. Aus diesem Grund wurden allen privaten Einwendern und den TöB die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin zur Kenntnis gegeben und die Möglichkeit eingeräumt, sich unter Fristsetzung bis zum 17.08.2022 abschließend dazu zu äußern (Synopsenlauf).

B.1.4.8 Stellungnahmen der TöB/Leitungsträger/Fachdezernate zum 3. Deckblatt

Folgende TöB haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	TÖB-Nr.
1.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 51.1	T4
2.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	T19
3.	Technische Werke Stadt Emmerich am Rhein GmbH	T23

Daneben haben sich auch mehrere private Einwender abschließend geäußert.

B.1.4.9 Ergänzender Anhörungsbericht der Bezirksregierung Düsseldorf zum Anhörungsbericht vom 18.03.2019

Mit Datum vom 28.10.2022 hat die Bezirksregierung Düsseldorf einen ergänzenden Anhörungsbericht zum Anhörungsbericht vom 18.03.2019 gefertigt. In dem ergänzenden Anhörungsbericht sind die zweite und die dritte Deckblattplanung berücksichtigt worden. Der ergänzende Anhörungsbericht (in Papierform) und die ausgelegten Planunterlagen sind am 10.11.2022 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. 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

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG .

B.3 Umweltverträglichkeit

Gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. d. Fassung vom 23.03.2023 gilt für Vorhaben, bei denen vor dem 16.05.2017 die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen vorgelegt worden sind, das UVPG in der Fassung vor dem 29.07.2017 weiter.

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das antragsgegenständliche Vorhaben war gemäß § 18 Satz 2 AEG i. V. m. §§ 2, 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG i. V. m. der Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG a. F. eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG a. F. ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dient.

Die gemäß § 6 Abs. 2 und 3 UVPG a. F. erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen (insbesondere in der Umweltverträglichkeitsstudie, in den Schall- und Erschütterungsgutachten, im landschaftspflegerischen Begleitplan und im Bodengutachten) enthalten.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG a. F. ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens erfolgt.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum liegt im Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein im Kreis Kleve, welcher zum Regierungsbezirk Düsseldorf gehört. Der Untersuchungsraum, der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) betrachtet wurde, umfasst den PFA 3.3 Emmerich-Praest zwischen Bahn-km 53,246 und Bahn-km 57,700 und ist ländlich geprägt, im Untersuchungsgebiet befinden sich die Ortsteile Praest und Vrasselt der Stadt Emmerich, sowie Einzelhöfe im Außenbereich. Er erstreckt sich von Ost-Südost nach west-nordwestlicher Richtung. Die Gesamtlänge des Trassenabschnittes im PFA 3.3 beträgt ca. 4,45 km. Der Abschnitt befindet sich am Rande der Rheinaue. Südlich der Ausbautrasse sind ein Altarm des Rheins (Bienener Altrhein) sowie parallel des Hochwasserschutzdeiches mehrere Kolke vorhanden. Es sind praktisch keine größeren, flächenhaften Gehölzstrukturen in Form von Waldgebieten zu finden, der Raum wird auf Grund der nährstoff- und ertragreichen Böden von Acker- und Grünlandnutzung geprägt. Der Untersuchungsraum ist überwiegend landwirtschaftlich geprägt. In der Rheinaue und zwischen Millingen und Praest dominiert Grünlandnutzung, während in Richtung Vrasselt Ackernutzung vorherrscht. Entlang der Bahnlinie und der Bundesstraße L 7 sind aber auch bandförmig zusammenhängende Siedlungsstrukturen erkennbar (Praest und Vrasselt). Im Nahbereich der Bebauung sind zudem vermehrt Grünlandflächen vorhanden, die durch linienhafte Gehölzstrukturen belebt werden. Südlich von Praest reicht die holozäne Rheinaue bogenförmig in das Untersuchungsgebiet hinein. Sie ist vom restlichen Untersuchungsraum durch einen Deich abgetrennt, liegt zudem ca. 2-3 m tiefer und weist auch eine anders geartete Landschaftsstruktur auf. Zum einen werden die Flächen fast ausschließlich als Grünland genutzt und teilweise von Gehölzreihen gegliedert. Zum anderen sind neben dem Bienener Altrhein noch mehrere weitere, aus Altarmen bzw. durch Deichdurchbrüche entstandene Stillgewässer vorhanden.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG a. F.

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sowie eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Als erheblich für das Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit werden folgende Auswirkungen im PFA 3.3 eingeschätzt:

- dauernde Flächenbeanspruchung innerhalb von Flächen für Wohnen und Wohnumfeld sowie Erholung und Freizeit,
- temporäre Flächenbeanspruchung in Form von Baustellenflächen, Baustraßen u. ä. innerhalb von Flächen für Wohnen und Wohnumfeld sowie Erholung und Freizeit in erheblichem Umfang,
- Verlust von Gebäuden (Wohnen und Wohnumfeld),
- dauerhafte und zeitweilige Zerschneidungen von Wegen und Funktionsbeziehungen in Wohn- und Erholungsflächen,
- optische Auswirkungen in Flächen für Wohnen und Wohnumfeld (z. B. durch Beseitigung von Gehölzen mit Sichtschutzfunktion oder der Anlage von Lärmschutzwänden),
- Belästigung von Menschen durch Erschütterungsimmissionen beim Aufenthalt in Gebäuden (dauernde Überschreitung der Richtwerte nach DIN 4150),
- Überschreitung der baubedingten und betriebsbedingten Immissionsrichtwerte (Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder) innerhalb von Flächen für Wohnen und Wohnumfeld sowie Erholung und Freizeit gemäß den relevanten Vorschriften (TA Luft, 22. BImSchV, 26. BImSchV),
- dauernde Überschreitung der Schall-Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV,
- Überschreitung des Orientierungswertes für Schall in Erholungsgebieten,
- Erreichen eines Gesamtlärmniveaus von über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts.

B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Als erheblich für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden folgende Auswirkungen im PFA 3.3 eingeschätzt:

- Bau- und anlagenbedingter Flächenverlust von Biotoptypen mit mind. mittlerer Wertigkeit,
- Bau- und anlagenbedingter Flächenverlust in faunistischen Funktionsräumen (Brut- und Rastvögel, Fledermäuse, Reptilien, Wildbienen und Heuschrecken) mit mind. mittlerer Bedeutung,

- Möglicher Verlust von Fledermausquartieren durch bau- oder anlagenbedingte Flächeninanspruchnahmen sowie Aufwuchsbeschränkungen,
- Bau- und anlagenbedingte Barriere- und Trennwirkung in Bezug auf potenzielle Funktionsbeziehungen für Amphibien,
- Funktionsbeeinträchtigung durch anlagen- und betriebsbedingte Barriere- und Trennwirkungen für bodengebundene Tierarten (Kleinsäuger, Reptilien, Wildbienen und Heuschrecken) im Bereich von Schallschutzwänden,
- Funktionsbeeinträchtigung durch anlage- und betriebsbedingte Barriere- und Trennwirkungen sowie einem erhöhten Kollisionsrisiko für Vögel und Fledermäuse.

B.3.2.2.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden

Als erheblich für das Schutzgut Fläche und Boden werden folgende Auswirkungen im PFA 3.3 eingeschätzt:

- Verlust von Böden oder Bodenfunktionen durch Überbauung und Versiegelung sowie durch Flächeninanspruchnahmen, Bodenauftrag und Bodenabtrag, differenziert nach: schutzwürdigen Böden, geologisch schutzwürdigen Objekten, Speicher-, Regler- und Pufferfunktion, biotische Lebensraumfunktion, natürliche Ertragsfunktion und Archivfunktion,
- Veränderung des Bodengefüges durch mechanische Belastungen, wie Umlagerungen und Befahren bei: schutzwürdigen Böden, Waldflächen mit Bodenschutzfunktion und geologisch schutzwürdigen Objekten,
- Veränderung der hydrologischen Standortbedingungen durch baubedingte Grundwasserabsenkung bzw. Grundwasserstau und dadurch bedingten Veränderungen des Wasserhaushaltes bei grundwasserbeeinflussten Böden, Veränderungen der Eigenschaften naturnaher Böden und Kulturböden, Veränderungen der ökologischen Bodenfunktionen,
- Inanspruchnahme von Altlastenflächen bzw. Bodenbelastungsflächen bei nicht sachgerechtem oder nicht beherrschbarem Umgang und Entsorgung der kontaminierten Böden.

B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Als erheblich für das Schutzgut Wasser werden folgende Auswirkungen im PFA 3.3 eingeschätzt:

- Grundwasser:

- Bau- und anlagenbedingter Flächen- und Funktionsverlust durch:

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von grundwassernahen Bereichen, Niederungen, Auen, Senken etc. (Grundwasserflurabstand < 1 m)

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von Wasserschutzgebieten (Zonen I und II),

- Bau- und anlagenbedingte Funktionsbeeinträchtigung des Grundwasserhaushalts durch:

  • Trassenverlauf in grundwassergeprägten Bereichen,

  • Baugruben, Offenlegung, Anschnitt des Grundwasserleiters, Einschnitte,

- Bau- und anlagenbedingte Veränderung der Grundwasserqualität durch Schadstoffeintrag:

  • im Bereich oberer unbedeckter oder geringfügig bedeckter Grundwasserleiter (ungeschützt bzw. relativ geschützt),

  • innerhalb von Wasserschutzgebieten,

  • in Grundwasservorratsflächen bzw. Flächen eines hohen bis sehr hohen Grundwasserdargebots.

- Oberflächengewässer:

- Bau- und anlagenbedingter Flächen- und Funktionsverlust durch:

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung), Verlegung und Verrohrung von Fließgewässern einschließlich der Uferbereiche und Auen,

  • Inanspruchnahme von Stillgewässern einschließlich der Uferbereiche,

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von Überschwemmungsgebieten.

- Bau- und anlagenbedingte Funktionsbeeinträchtigung von Oberflächengewässern durch:

  • Eingriffe in Gewässerstruktur und Gewässergüte,

  • Veränderung des Abflussverhaltens durch Einleitung in kleine und mittlere Fließgewässer (natürlich bis bedingt naturnah),

  • Eingriffe in stehende Gewässer, Vernässungszonen und abflusslose Senken,

• Veränderung der Fließ- und Stillgewässer durch baubedingten Sedimenteintrag, pH-Änderung oder Kohlenwasserstoffe (Schalöle, Unfälle von Baufahrzeugen, Leckagen, Betankungsspannen etc.).

B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Als erheblich für das Schutzgut Luft und Klima werden folgende Auswirkungen im PFA 3.3 eingeschätzt:

- Verlust von Gehölzflächen mit lufthygienischer Schutzfunktion (in erheblichem Flächenanteil oder mit Siedlungsbezug),
- Errichtung von Lärmschutzwänden in klimatischen/lufthygienischen Ausgleichsräumen, insbesondere Luftleitbahnen oder Abflussgebieten.

B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaft und Landschaftsbild

Als erheblich für das Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild werden folgende Auswirkungen im PFA 3.3 eingeschätzt:

- Bau- und anlagenbedingter Flächen- und Funktionsverlust durch Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von:

  • markanten kulturhistorischen Bestandteilen der Landschaft, insbesondere (landes-) bedeutsamen Kulturlandschaftsbereichen,

  • gering vorbelasteten Landschaftsbildeinheiten mit sehr hoher Bedeutung,

  • gering vorbelasteten Landschaftsbildeinheiten mit hoher Bedeutung,

  • gering vorbelasteten Ortsbildeinheiten mit Schwerpunkt Wohnen / Kerngebiet,

  • Landschaftsschutzgebieten und geplanten Landschaftsschutzgebieten,

  • regionalen Grünzügen,

  • nationalen Landschaften,

  • Naturdenkmälern,

  • landschaftsprägenden und gliedernden Gehölzbeständen (Allee, Baumreihe, Hecke, Feldgehölz, Gehölzstreifen), insbesondere wenn keine funktionsfähigen Restflächen verbleiben.

- Beeinträchtigung der Landschaft-/Ortsbildqualität durch:

  • sichtbares (Unterbrechung von Sichtbeziehungen) Einbringen von Lärmschutzwänden,

• Verlärmung hochwertiger Landschafts-/Ortsbildeinheiten sowie (landes-) bedeutsamer Kulturlandschaftsbereiche (> 50 dB(A) bzw. 55 dB (A) tags).

B.3.2.2.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Als erheblich für das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter werden folgende Auswirkungen im PFA 3.3 eingeschätzt:

- Bau- und anlagenbedingter Flächen- und Funktionsverlust von Kulturgütern durch:

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von Denkmälern, Baudenkmälern, erhaltenswerten historischen Objekten,

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von Bodendenkmälern,

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von archäologischen Fundstellen und Fundplätzen,

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von markanten kulturhistorischen Bestandteilen von landesbedeutsamen Kulturlandschaftsbereichen.

- Bau- und anlagenbedingter Flächen- und Funktionsverlust von Sachgütern durch:

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von Flächen für die Ver- und Entsorgung mit hohen Folgekosten oder Funktionseinschränkungen,

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von landwirtschaftlich genutzten Flächen in erheblichem Flächenumfang,

  • Inanspruchnahme (inkl. Überbauung) von forstwirtschaftlich genutzten Flächen in erheblichem Flächenumfang.

- Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Baudenkmälern und erhaltenswerten Objekten durch Erschütterungen (nur bei Überschreitung der Grenzwerte) oder erhebliche Lärmbelastungen.

B.3.2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die Auswirkungen des geplanten dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke 2270 auf die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern der Umwelt bestehen in der Beziehung der einzelnen Schutzgüter untereinander. Sie treten selbst nicht objekthaft in Erscheinung. Deshalb werden sie über die in der Bestandserfassung ermittelten Funktionszusammenhänge zwischen den einzelnen Schutzgütern verfolgt und bei der Betrachtung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter ermittelt, beschrieben und bewertet.

B.3.2.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten 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:

B.3.2.3.1 Schutzgut Menschen

Für die mit der Realisierung des Vorhabens einhergehenden erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, einschließlich menschlicher Gesundheit, wurden schutzgutbezogene Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung formuliert, die zu einer Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen führen oder zu einer Reduzierung der verbleibenden Auswirkungen beitragen. Diese Maßnahmen wurden bereits in der beantragten Vorhabenplanung berücksichtigt. Sie umfassen die Minimierung der Inanspruchnahme von Privatgrundstücken, Maßnahmen zu Bauzeitenbeschleunigung, Umsetzung aktiver wie passiver Schallschutz- und Schallminderungsmaßnahmen, Maßnahmen gegen Erschütterungen, Aufrechterhaltung von wohnumfeld- und erholungsrelevanten Wegeverbindungen während der Bauphasen sowie die Neuanlage von Schutzgehölzen (Immissions-, Lärm- oder Sichtschutz) auf den bauzeitlich beanspruchten und weiteren angrenzenden Flächen und auf den geplanten Erdbauwerken (Böschungen).

B.3.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Unter den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden alle freilebenden Tierarten und deren Lebensgemeinschaften sowie ihre Lebensräume bzw. alle wildwachsenden Pflanzen und Pflanzengesellschaften sowie besonders schützenswerte, anthropogen bedingte Vegetationsformen verstanden.

Maßstäbe für die Beurteilung von Tier- und Pflanzenbeständen lassen sich aus den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege des § 1 BNatSchG ableiten. Nach § 1 Abs. 3 Nr. 5 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts insbesondere wildlebende Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften sowie ihre Biotope und Lebensstätten auch im Hinblick auf ihre jeweilige Funktion im Naturhaushalt zu erhalten.

Nach den §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

Im nationalen deutschen Naturschutzrecht ist der besondere Artenschutz in den Bestimmungen der §§ 44 und 45 BNatSchG verankert. Das BNatSchG unterscheidet hierbei besonders geschützte (§7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG) und streng geschützte (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) Arten. Streng geschützte Arten bilden eine Teilmenge der besonders geschützten Arten.

Nach bisheriger Ansicht, die den Prüfungen zunächst zugrunde gelegt wurde, sind bei Vorhaben, die der Eingriffsregelung unterliegen, gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nur die europäischen Vogelarten und die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (streng geschützte Arten) relevant. Bei einer Betroffenheit anderer besonders geschützter Arten liegt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vor, sofern die Ansprüche der Arten im Rahmen der Anwendung der Eingriffsregelung behandelt werden.

Jedoch hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) im September 2024 ein Urteil zu der Auslegung des Artikel 4 EU-Vogelschutz-Richtlinie (RL) i. V. m. Artikel 6 Abs. 2-4 Habitat-RL gefällt, dass Auswirkungen auf die Prüfung der Verträglichkeit von Projekten mit den Erhaltungszielen der bundesdeutschen Vogelschutzgebiete hat (EuGH 2024). Darüber hinaus erfolgte im Dezember 2023 eine Aktualisierung des Standard-Datenbogens für das VSG „Unterer Niederrhein“, die u. a. eine Ergänzung der unter Punkt 3.2 aufgeführten „Arten ge-

mäß Artikel 4 der Richtlinie 2009/147/EG und Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG Art Beurteilung des Gebiets“ beinhaltet.

Im Zuge der ergänzenden Verträglichkeitsprüfung wurden neben den Vogelarten, die für das Schutzgebiet explizit ausgewiesen wurde, sämtliche Vorkommen, die vom Schutz der Vogelschutz-Richtlinie umfasst sind, betrachtet.

Unter Berücksichtigung der Signifikanz der Vorkommen ist die ergänzende Verträglichkeitsprüfung zu dem Ergebnis gekommen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und der für diese maßgeblichen Bestandteile gemäß § 34 BNatSchG weiterhin ausgeschlossen werden kann.

Das Vorhaben stellt einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt durch anlage- und baubedingten Verlust von Habitaten und Biotopen mittlerer bis hoher Bedeutung, durch bauzeitliche Immissionen, eine verstärkte Barrierewirkung durch die Trasse mit einhergehender Erhöhung des Tötungsrisikos.

Insgesamt sind die Eingriffe in den Naturhaushalt aufgrund der Nutzung bzw. Erweiterung bestehender Eisenbahntrassen und den unter B.4.4 beschriebenen Alternativen und Varianten bereits soweit wie möglich vermieden. Ein kompletter Neubau ohne Anschluss an eine bestehende Trasse würde einen größeren Flächenverbrauch nach sich ziehen, da die Unterkonstruktion der Gleise, der Bahndamm, zu beiden Seiten neu errichtet werden müsste. Dementsprechend stellt die Erweiterung einer bestehenden Trasse im Vergleich zu einem Komplettneubau eine Alternative dar, die zu geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft führt.

Die artenschutzrechtliche Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung der im Artenschutzbericht (ASB) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) genannten Vermeidungsmaßnahmen für keine der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen und potentiell vorkommenden, vertieft untersuchten Arten des Anhangs IV der FFH-RL und der europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutz-RL die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Unter Berücksichtigung der im LBP (Stand 30.09.2019) und im ASB (Stand 30.09.2019) formulierten Maßnahmen ist für die auf etwaige Betroffenheiten vertiefend geprüften Arten keine Auslösung von Verbotstatbeständen i. S. d. § 44 BNatSchG Abs. 1, ausgehend vom Vorhaben, zu erwarten. Die in LBP und ASB zum Vorhaben formulierten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden als geeignet eingestuft, die Auslösung von Verbotstatbe-

ständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für besonders und streng geschützte Arten des nationalen und internationalen Schutzregimes, welche durch das Vorhaben betroffen sein könnten, abzuwenden.

Im LBP (Stand 30.09.2019) sind Maßnahmen zur Vermeidung von Biodiversitätsschäden formuliert, um einen Schadenseintritt im Sinne des Umweltschadensgesetzes (USchadG) für die relevanten Arten zu vermeiden. Diese werden als wirksam und effektiv erachtet, um das Eintreten eines Biodiversitätsschadens ausgehend vom Vorhaben für relevante Arten und deren Lebensräume als nicht gegeben einzustufen.

Unter Berücksichtigung aller Maßnahmen wird für das Schutzgut Tiere festgestellt, dass die Funktion der betroffenen Lebensräume im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt und das Tötungs- und Verletzungsrisiko nicht signifikant erhöht wird.

B.3.2.3.3 Schutzgut Fläche und Boden

Das Gesetz zum Schutz des Bodens (Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG) dient der nachhaltigen Sicherung und Wiederherstellung der Funktionen des Bodens. Dabei handelt es sich im Sinne des § 2 BBodSchG um die Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, als Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, als Abbau-, Ausgleichs-, und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen aufgrund der Filter-, Puffer-, und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers, sowie als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte.

Die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) formuliert Anforderungen zum Umgang mit Altlasten, Verdachtsflächen und schädlichen Bodenveränderungen im Hinblick auf ihre Untersuchung und Sanierung, auf Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit Bodenerosion und auf die Vorsorge. Insbesondere enthält § 12 BBodSchV Anforderungen an das Aufbringen und Einbringen von Material auf oder in den Boden. Der Anhang II der BBodSchV enthält Maßnahmen-, Prüf- und Vorsorgewerte für die Feststellung, ob eine Prüfung auf Vorhandensein einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast erforderlich ist, ob eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt und ob entsprechende Maßnahmen erforderlich sind.

In Anhang 1.3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) werden Orientierungshilfen für die Bewertung der Auswirkungen auf die stoffliche Bodenbeschaffenheit gegeben; beispielsweise sind für die Stoffe Arsen, Cadmium, Kupfer, Quecksilber, Nickel, Blei, Thallium, Zink, Benzoapyren und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) Kriterien festgelegt, ab welcher (Zu-

satz-) Belastung davon auszugehen ist, dass die natürlichen Bodenfunktionen beeinträchtigt werden.

Gerade beim Boden können durch Vorbelastungen die umweltrelevanten Eigenschaften erheblich verändert sein. Von Vorbelastungen ist im besiedelten Raum und im direkten Umfeld vorhandener Infrastruktureinrichtungen auszugehen.

Durch das beantragte Ausbauvorhaben im PFA 3.3 in Form eines zusätzlichen dritten Gleises werden rund 19,7 ha Grundflächen außerhalb des heutigen Gleisbereiches bau- oder anlagenbedingt beansprucht. Diese Inanspruchnahme verteilt sich auf bauzeitlichen Flächenbedarf, Versiegelung, Überbauung mit Erdbauwerken usw. Als unvermeidbare Beeinträchtigung des Schutzgutes Fläche und Boden ist die dauerhafte Versiegelung von bisher unversiegelten Bodenoberflächen anzusehen.

Für besonders schutzwürdige Bodentypen wurden Maßnahmen im LBP (Stand 30.09.2019) formuliert, welche als angemessen und geeignet eingestuft werden, Beeinträchtigungen auf ein Minimum zu reduzieren. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme wurde im Rahmen der Kompensationsermittlung im LBP ermittelt, bewertet und bilanziert und die vollumfängliche Kompensation der Eingriffe in das Schutzgut Fläche und Boden dargestellt. Bei der Maßnahmenplanung wurden agrarstrukturelle Belange im Hinblick auf eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlich besonders geeigneter Böden nach § 15 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG insofern gewürdigt, als dass mit dem Bau verbleibende, nicht mehr nutzbare Restflächen in das Kompensationskonzept einbezogen wurden, die Kompensationsmaßnahmen die Nutzungsextensivierung von Grünlandflächen vorsehen und ein großer Teil der trassenfernen Kompensationsmaßnahmen aus anerkannten Flächenpools/Ökokonten stammt und die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem Eigentümer für die Maßnahmen nur betrieblich geeignete landwirtschaftliche Nutzflächen heranzieht. Bei der Suche und Findung von kompensatorischen Maßnahmenflächen wurde nach Möglichkeit auf Flächen der Vorhabenträgerin sowie der öffentlichen Hand zurückgegriffen, um hierdurch eine Inanspruchnahme von Privatflächen weitestgehend zu reduzieren.

Die verbleibenden Eingriffe in den Boden erreichen nach Art und Umgang eine Eingriffsintensität, die bei einem Vorhaben der vorliegenden Größenordnung als unvermeidbar anzusehen ist. Durch die festgesetzten Nebenbestimmungen, die erprobten Abläufe beim Umgang mit Altlasten und Altlastenverdachtsflächen sowie die spezielle umweltfachliche Bauüberwachung ist sichergestellt, dass es diesbezüglich nicht zu Umweltschäden kommt.

B.3.2.3.4 Schutzgut Wasser

Das Schutzgut Wasser ist sowohl als Naturkörper und Landschaftselement als auch im Hinblick auf seine vielfältigen Umweltfunktionen zu erfassen. Dabei wird zwischen Oberflächen- und Grundwasser unterschieden.

Die Beurteilung des Schutzgutes Wasser wird hinsichtlich seiner Funktion als Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, als Bestandteil des Natur- und Wasserhaushalts mit Regulations- und Retentionsfunktionen und als Transportmedium vorgenommen.

Die Zielsetzungen der Beurteilung leiten sich zum einen aus den allgemeinen Zielen und Grundsätzen des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) ab. Hinzu kommen die speziellen Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer in §§ 27 bis 30 WHG und für das Grundwasser in § 47 WHG. Die Bewirtschaftungsziele stellen die nationalrechtliche Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie vom 23.10.2000 dar, deren Ziel es ist, die Gewässer Europas wieder in einen guten ökologischen Zustand zu versetzen bzw. diesen zu erhalten. Für erheblich veränderte Wasserkörper gilt das Ziel des guten ökologischen Potenzials. Die Bewirtschaftungsziele werden durch Verordnungen weiter konkretisiert und hinsichtlich stofflicher Belastungen mit Grenzwerten hinterlegt. Für die Oberflächengewässer gilt diesbezüglich die Verordnung zum Schutz der Oberflächenwasserkörper (OGewV) vom 20.06.2016 und für das Grundwasser die Verordnung zum Schutz des Grundwassers (GrwV) vom 09.11.2010.

Beim Schutzgut Wasser ist generell von einer Empfindlichkeit gegenüber Vorhabenwirkungen auszugehen. Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Wassers ist insbesondere in den Fällen zu betrachten, in denen Deckschichten verändert oder durchstoßen werden und Einleitungen in das Grundwasser durch Versickerung geplant sind.

Die per Nebenbestimmungen festgesetzten Vorsichtsmaßnahmen sind geeignet, die Gefahr von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser und die Gewässer Paesche Landwehr/Millinger Landwehr bzw. Löwenberger Landwehr auf ein Minimum zu reduzieren. Die Beeinträchtigung des mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers durch Versiegelung und bauzeitliche Wasserentnahme sind vor dem Hintergrund seiner Größe und Ergiebigkeit zu vernachlässigen. Teile der vom Vorhaben betroffenen Bereiche sind als bedeutsamer Grundwasserleiter anzusprechen. Die Neuversiegelungen von Infiltrationsflächen sind insbesondere dort als Beeinträchtigung einzustufen, wo diese außerhalb von Siedlungs- und Verkehrsflächen liegen. Festgesetzte Trinkwasserschutzgebiete und Wasserschutzgebietszonen sind vom Vorhaben nicht betroffen. Oberflächengewässer sind ebenfalls nicht von erheblichen Auswirkungen des Vorhabens betroffen.

Die aufgrund der Umsetzung der Maßnahmen erforderlichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser werden in die Gesamtabwägung in Abschnitt B.5 eingestellt.

B.3.2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Gesetzliche Vorgaben zum Schutzgut Luft und Klima finden sich im Bundes-Immissionsschutzgesetz und der darauf basierenden Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV).

Mit der EU-Rahmenrichtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (Luftqualitätsrahmenrichtlinie) wurden europaweit gültige Ziele für die Erhaltung und Verbesserung der Luftqualität gesetzt. Die Konkretisierung der Ziele und Prinzipien erfolgte über insgesamt vier sogenannte Tochterrichtlinien. Diese legen Grenzwerte für verschiedene chemische Verbindungen und Partikel in der Luft fest. Die Grenzwerte orientieren sich an Arbeiten der WHO und sind zum Teil erst nach Ablauf von Übergangszeiten verpflichtend einzuhalten.

Im Jahr 2008 erfolgte eine Novellierung der europäischen Regelungen durch Verabschiedung der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa („Luftqualitätsrichtlinie“). Durch diese Neuregelung wurden konkretere und teils überarbeitete Ziele insbesondere für Feinstäube vorgegeben. Die Umsetzung in deutsches Recht erfolgte durch Novellierung des BImSchG und durch die Einführung der 39. BImSchV.

Das Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12.12.2019, das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.07.2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235) geändert worden ist (KSG), verfolgt gemäß § 1 die Einhaltung nationaler und europäischer Zielvorgaben zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels. Wichtige Zielvorgaben ergeben sich aus dem Übereinkommen von Paris und in Folge des Klimagipfels der Vereinten Nationen am 23.09.2019 in New York. Demnach ist der globale Temperaturanstieg auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst unter 1,5 Grad Celsius im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Gemäß § 13 Abs. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. In § 3 KSG werden nationale Klimaschutzziele festgelegt. Die Treibhausgasemissionen sind demnach bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 um mindestens 65 % zu mindern. Zur Erreichung der Ziele werden durch § 4 Abs. 1 in Verbindung mit Anlagen 1 und 2 zulässige Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 für unterschiedliche Wirtschaftssektoren festgelegt. In Abschnitt 3.4.3.6 des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung wird die Stärkung des Schienengüterverkehrs als Maßnahmenbündel des Handlungsfeldes „Güterverkehr“ dargestellt. In dem Bündel sind bspw. die Maßnahmen „Kombination der Verkehrsträger verbessern“ und „Attraktivität für Nutzer steigern“ darge-

stellt. Der Ausbau der ABS 46/2 (Betuwe-Linie) im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 3.3 ist eine Maßnahme zur stärkeren Verlagerung von Gütern auf die Schiene als Alternative zum LKW. Demnach steht die Umsetzung der beantragten Planungen im Planfeststellungsabschnitt 3.3 den Zielen des KSG nicht entgegen, sondern ist im Sinne des Klimaschutzes zu begrüßen.

Das von dem Vorhaben betroffene Gebiet gehört großklimatisch dem Niederrheinischen Tiefland an. Eine hohe Bedeutung für die lufthygienische Ausgleichsfunktion haben einige bahntrassenbegleitende Gehölzstrukturen und andere Gehölze im Untersuchungsraum, insbesondere in Bereichen der Ortslagen Vrasselt und Praest. Die Gehölzstrukturen sind als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung für das Schutzgut anzusehen. Grundsätzlich verfügen alle landwirtschaftlichen Flächen mit Siedlungsbezug zu den Ortslagen über eine gewisse klimatische Ausgleichsfunktion. Diese ist jedoch aufgrund der starken Verzahnung der Siedlungsflächen mit den Flächen potentieller klimatischer Ausgleichsfunktion und der schmalen Ausdehnung der Ortslagen klimatisch unbedeutend. Kaltluftentstehungsgebiete mit besonderer klimatischer Ausgleichsfunktion in Bereichen der Biotoptypen Grünland und Acker sind im Gebiet des Vorhabens nicht vorhanden, da wegen der geringen Reliefenergie und der kleinräumigen Ortslage kaum Luftleitbahnen entstehen.

B.3.2.3.6 Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild

Unter dem Schutzgut Landschaft wird insbesondere das Landschaftsbild als die äußere sinnlich wahrnehmbare Erscheinung von Natur und Landschaft verstanden; dem Schutzgut entspricht im besiedelten Bereich das Orts- bzw. Stadtbild. Darüber hinaus stellt die Landschaft die wesentliche materielle Grundlage für den menschlichen Erlebnisraum dar. Sie spiegelt sich in der Erholungseignung der Landschaft wider.

Natur und Landschaft sind gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass ihre Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. Nach § 1 Abs. 5 BNatSchG sind die Zerschneidung und der Verbrauch von Landschaft so gering wie möglich zu halten. Verkehrswege sollen landschaftsgerecht geführt, gestaltet und so gebündelt werden, dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushalts vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden.

Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes überschreitet dann die Erheblichkeitsgrenze, wenn das Vorhaben in seiner Umgebung als Fremdkörper in einem von gleichartigen Stö-

rungen weitgehend freigehaltenen Raum und damit als landschaftsfremdes Element in Erscheinung tritt.

Durch den Ausbau der bestehenden Trasse kommt es im Vergleich zu einer großräumigen alternativen Trassenführung zu geringeren Beeinträchtigungen der Erlebbarkeit der Landschaft und des Landschaftsbildes, weil keine bislang unbeeinträchtigten Bereiche neu zerschnitten werden.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Landschafts- und Stadtbild ergeben sich durch die Erweiterung der Bahntrasse, durch den Bau der Schallschutzwände sowie durch den Verlust von landschaftsbildprägenden Gehölzen.

Die Bahntrasse ist in den freiraumgeprägten Bereichen des Planfeststellungsabschnittes aufgrund der hohen Transparenz der Landschaftseinheiten weithin wahrnehmbar. Diesem Umstand wird durch Ausgleichsmaßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege begegnet, welche die verlorengehenden Gehölze stellenweise ersetzen und somit für eine bedingte Einbindung der Trasse in die Landschaft sorgen. Unter Berücksichtigung der im LBP (Stand 30.09.2019) formulierten und ausgewiesenen Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen verbleibt kein Kompensationsdefizit. Eingriffe in Natur und Landschaft werden vollumfänglich und gleichwertig ausgeglichen sowie erhebliche Beeinträchtigungen von gesetzlich geschützten Biotopen und Lebensräumen vermieden, so dass vom Vorhaben keine nachteiligen dauerhaften Beeinträchtigungen der Landschaft und des Naturhaushalts hervorgerufen werden. Geplante Schallschutzwände werden zur Einbindung in die Landschaft bzw. das Ortsbild begrünt und entsprechend durch Anpflanzungen gestaltet, so dass sie sich in das Landschafts- bzw. Ortsbild integrieren können.

Für die kreisangehörige Stadt Emmerich existiert derzeit noch kein rechtskräftiger Landschaftsplan. Der Landschaftsplan Nr. 2 (Emmerich/Kleve) befindet sich momentan noch in der Aufstellungsphase. Somit bleibt die Realisierung des beantragten Vorhabens frei von den Geboten und Verboten eines rechtskräftigen Landschaftsplans. Eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG von den Geboten und Verboten eines rechtskräftigen Landschaftsplans ist somit für die Realisierung des Vorhabens nicht erforderlich.

B.3.2.3.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG sind historisch gewachsene Kulturlandschaften, auch mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern, vor Verunstaltung, Zersiedelung und sonstigen Beeinträchtigungen zu bewahren. Die Denkmalschutzgesetze der Länder schreiben den Schutz und die Erhaltung von Kulturdenkmälern vor. Vom Denkmalbegriff können sowohl Bau- wie Bodendenkmäler, Einzeldenkmäler, Flächendenkmäler und Ensembles erfasst

sein. Durch das Vorhaben kommt es zur geringfügigen bau- und anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme von archäologischen Befunderwartungsbereichen. Des Weiteren kommt es zur visuellen Überformung eines landesbedeutsamen Kulturlandschaftsbereiches aufgrund des Einbringens von optisch wahrnehmbaren technischen Elementen (Schallschutzwände) in die Landschaft, wobei sich die visuelle Beeinträchtigung durch entsprechende Maßnahmen in Form der Integration durch Bepflanzung mindern lässt.

Die nicht völlig auszuschließende baubedingte Beeinträchtigung bislang unentdeckter potenzieller Bodendenkmäler im Bauverlauf ist unvermeidlich und stellt eine typische Situation bei der Anlage von Infrastruktureinrichtungen dar. Eine archäologische Sicherung eventueller Funde im Bauverlauf gemäß §§ 15, 16 Denkmalschutzgesetz NRW wird gewährleistet, so dass Beeinträchtigungen des Schutzgutes vermieden werden können. Neben den gesetzlichen Regelungen wurden Nebenbestimmungen festgesetzt, die eine Abstimmung des Bauablaufs zwischen der Vorhabenträgerin und dem Amt für Bodendenkmalpflege des Landschaftsverbandes Rheinland, Außenstelle Xanten, sicherstellen.

B.3.2.4 Zusammenfassung

Das Vorhaben des dreigleisigen Ausbaus der Strecke 2270 lässt sich für den PFA 3.3 zusammenfassend wie folgt beurteilen:

1. Da es sich bei dem Vorhaben in Form des Baus eines dritten Gleises um den Ausbau einer bestehenden Strecke handelt, werden funktionale Auswirkungen auf die Schutzgüter im Regelfall nur verstärkt. Im Einzelfall werden allerdings relevante Schwellenwerte dadurch erstmals übertroffen werden, bzw. es treten durch neuartige Anlagenteile (z. B. Schallschutzwände) auch bislang nicht existente Auswirkungen auf.
2. Die Flächenverluste sind aufgrund des Ausbaus verhältnismäßig gering ausgeprägt und betreffen ausschließlich Bereiche entlang der bestehenden Strecke. Diese sind durch den derzeitigen Streckenbetrieb entsprechend vorbelastet und aufgrund des Bestandsalters der Strecke durch diese nachhaltig geprägt. Damit sind für die einzelnen Schutzgüter der Umwelt nur bereichsweise besonders hochwertige Wert- und Funktionselemente betroffen.
3. Erhebliche Auswirkungen lassen sich für alle Schutzgüter mit Ausnahme des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter ableiten. Die Schwerpunkte der Betroffenheit liegen jedoch bei den (Teil-) Schutzgütern Wohnen, Klima und Luft und Boden.
4. Einzelne Bestandteile des Vorhabens führen für die betroffenen Teilabschnitte auch zu Verbesserungen der derzeitigen Belastungssituation, so in Form der aktiven Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Aufnahme der Ausbaustrecke ABS 46/2 Oberhausen Hbf – Emmerich – Grenze NL in den Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3221).

Der Gesetzgeber hat die Strecke dort in Abschnitt 1 - Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs - als laufende Nummer 30 eingestellt. Hierdurch 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.

Für Vorhaben des vordringlichen Bedarfs besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag. Damit wird im Planfeststellungsverfahren nur noch über die Art und Weise des Ausbaus entschieden. 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.

Die Planrechtfertigung für dieses Vorhaben ist daher gegeben.

Unter diesem Gesichtspunkt ist die dem Grunde nach gesetzgeberisch erfolgte Ausweisung der Ausbaustrecke nicht zu beanstanden. Soweit mit den vorgetragenen Einwendungen die Verletzung von Grundrechten wie Leben und körperlicher Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 1 GG) und Eigentum (Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG) geltend gemacht wird, kann eine solche aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht aus der dem Grunde nach getroffenen Entscheidung resultieren, dass die Bahnstrecke zwischen Emmerich am Rhein und Oberhausen ausgebaut wird

(„Ob“). Inwieweit in Grundrechte eingegriffen wird und dies gerechtfertigt ist, richtet sich vielmehr nach der konkreten Ausgestaltung („Wie“).

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Grundsätzlich dürfen nur zugelassene Baustoffe, Bauteile und Bauarten verwendet werden. Bei Verwendung ungeregelter Bauprodukte und/oder Bauarten sind Zustimmungen im Einzelfall bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes in Bonn zu beantragen.

B.4.3 Abschnittsbildung

Die Vorhabenträgerin hat die Planung in mehrere Planungsabschnitte aufgeteilt und für jeden einzelnen Abschnitt beim Eisenbahn-Bundesamt die Durchführung eines Verfahrens nach § 18 AEG beantragt.

Die Bildung mehrerer Planungsabschnitte ist bei Vorhaben nach § 18 AEG üblich und 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. Die Behörden und Gemeinden können so ihre Aufgaben sachgerecht wahrnehmen.

Ferner wird durch die Abschnittsbildung der Umfang der Planfeststellungsunterlagen räumlich und sachlich begrenzt, so dass sich auch die privat Betroffenen 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.

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.4.4 Variantenentscheidung

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt gibt es 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 vorzugswürdig 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 Verfahrens-stadium ausgeschieden werden (vgl. statt vieler: BVerwG. Urt. v. 25.01.1996, Az. 4 C 5.95). Kostengesichtspunkte können bei der Variantenauswahl eine entscheidende Bedeutung haben, 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.4.4.1 Trassenferne Alternativen

Die Eisenbahnstrecke 2270 durchschneidet oder berührt etliche dicht bebaute Siedlungen. Ein Vorzug der trassenfernen Alternativen bestünde darin, dass sie die Möglichkeit böten, Gefahrguttransporte und Lärmemissionen in weniger dicht besiedelte Gebiete zu verlagern. Allerdings besteht für die Bahn keine Verpflichtung, 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 erweisen würde.

Für alle alternativen Streckenführungen gilt daher, dass sie nicht zwangsläufig eine Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der Stecke 2270 bewirken würden. Dieser Nachteil ist umso schwerwiegender, als auf der Strecke 2270 keine Verbesserung des Lärmschutzes

realisiert würde. Die gesetzliche Verpflichtung zum Lärmschutz besteht nur bei Neubau und bei baulichen Änderungen. 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. Eine neue Trasse wäre eine zusätzliche Barriere in der Landschaft, ohne dass die bestehende Barrierewirkung der Strecke 2270 verringert würde.

Kennzeichnend für die Landschaft am Niederrhein sind die zahlreichen verstreuten Kleinsiedlungsgebiete. Eine Trasse, die sich nicht unmittelbar an bestehenden Verkehrswegen orientiert, verursachte besonders viele Eingriffe in Privateigentum. Weniger Streusiedlungen finden sich nur in denjenigen Bereichen, die wiederum als besonders hochwertige Naturräume einzustufen sind. Alternative Trassen lösen daher zahlreiche und schwerwiegende neue Konflikte aus, vielfach ohne bestehende Konflikte an der Strecke 2270 zu beseitigen oder zu verringern.

Der Bau eines von der Bestandsstrecke unabhängigen Neubaugleises würde zudem nicht dem im Bundesnaturschutzgesetz unter § 1 Abs. 5 formulierten Ziel bzw. Grundsatz des Naturschutzes und der Landschaftspflege gerecht, dass Verkehrswege so gebündelt bzw. zusammengefasst werden sollen, dass die Zerschneidung und der Verbrauch von Landschaft so gering wie möglich gehalten werden.

Insofern ist es verständlich und richtig, dass die Vorhabenträgerin in der Variantenbetrachtung die Variante „trassenfernes Neubaugleis“ nicht weiterverfolgt hat.

B.4.4.1.1 BAB-parallele Neubaustrecke

Spätestens seit Baubeginn der Betuwe-Linie in den Niederlanden wurden Zweifel laut, ob ein dreigleisiger Ausbau für das erwartete Verkehrsaufkommen ausreicht. Übersteigerte Verkehrserwartungen der Betreibergesellschaft der niederländischen Betuwe-Linie und erste Verkehrsprognosen bestätigten scheinbar die Unzulänglichkeit des dreigleisigen Ausbaus und die Notwendigkeit anderer Maßnahmen zur Bewältigung der erwarteten Verkehre. Mit Blick auf die Betuwe-Linie in den Niederlanden oder die Neubaustrecke Köln – Frankfurt war eine Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn A 3 zu prüfen. Während die Eisenbahnstrecke 2270 im 19. Jahrhundert gezielt durch die Ortschaften geführt wurde, meidet die etwa hundert Jahre später gebaute Autobahn A 3 größere Ansiedlungen. Dafür durchschneidet sie aber hochwertige Lebensräume mit Schutzstatus, insbesondere Naturschutz- und FFH-Gebiete (z. B. Hetter-Millinger Bruch) sowie großräumige Erholungsgebiete.

Gegenüber dem Ausbau der Bestandsstrecke verursacht eine Neubaustrecke wesentlich umfangreichere Auswirkungen auf ebendiese hochwertigen Lebensräume.

Die Betuwe-Linie (Rotterdam – Zevenaar/Emmerich am Rhein) in den Niederlanden verläuft teilweise parallel zur Autobahn A 15 und zur Eisenbahnstrecke Elst – Dordrecht, welche die regionalen Eisenbahnverkehre, insbesondere den Personenzugverkehr, aufnimmt. Die Neubaustrecke Köln-Frankfurt verläuft weitgehend parallel zur Autobahn A 3, sie ergänzt und entlastet die Eisenbahnstrecken des Rheintals. Anders als die Betuwe-Linie und die Strecken im Rheintal, ist die Strecke 2270 durch ihre gestreckte Linienführung sehr direkt und für hohe Geschwindigkeiten geeignet.

Eine Neubaustrecke parallel zur Autobahn würde einen eigenen Baukörper mit trassierungsbedingten Abständen zur Autobahn erfordern und wäre mit erheblich höheren Flächenverlusten und Neuversiegelungen verbunden. Hinzu kommt, dass zur Verringerung des Aufwands und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit eine Neubaustrecke für problematische Verkehre verschlossen bleiben könnte. Diese würden auf der Bestandsstrecke verbleiben, ohne dass an dieser Strecke Maßnahmen zur Lärmreduzierung, Löschwasserversorgung oder Bahnübergangsbeseitigung umgesetzt würden.

Auch im Wirkungsbereich einer Neubaustrecke wären zahlreiche Siedlungsgebiete von den nachteiligen Auswirkungen des Eisenbahnverkehrs betroffen. Die Bahnstrecke Oberhausen - Emmerich am Rhein wurde im 19. Jahrhundert errichtet und wird seit langem als zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn betrieben (Elektrifizierung 1966). Der überwiegende Teil der benachbarten Bebauung wurde erst nach Eröffnung der Eisenbahnstrecke im Jahre 1856 errichtet. Lange Zeit galt die Ansiedlung in Eisenbahnnähe als vorteilhaft, die von der Eisenbahnstrecke ausgehenden Belastungen wurden dabei in Kauf genommen. Mit einer Ausweitung des Bahnverkehrs und den damit verbundenen erhöhten Belastungen musste bei Ansiedlung im Umfeld der Eisenbahn gerechnet werden. Neben den Belastungen profitiert die Nachbarschaft auch durch das Nahverkehrsangebot von der Bahnstrecke.

Der geplante Ausbau der Bestandsstrecke wird, besser als eine Neubaustrecke parallel zu einer Bundesautobahn, dem im Bundesnaturschutzgesetz unter § 1 Abs. 5 und im Landschaftsgesetz NW unter § 2 Abs. 1 Nr. 12 formulierten Ziel bzw. Grundsatz des Naturschutzes und der Landschaftspflege gerecht, dass Verkehrswege so gebündelt bzw. zusammengefasst werden sollen, dass die Zerschneidung und der Verbrauch von Landschaft so gering wie möglich gehalten werden. Es ist bei der Ausbaustrecke eine enge Bündelung ohne Inselflächen realisierbar. Eine Neubaustrecke parallel zu einer Bundesautobahn erfordert dagegen einen grundsätzlichen Abstand beider Verkehrssysteme und ein Abrücken bei unterschiedlicher Gradiente sowie bei Anschlussstellen und Parkplätzen.

Es ist daher nachvollziehbar und im Ergebnis vorzugswürdig, dass die Vorhabenträgerin in der Variantenbetrachtung die Variante einer Neubaustrecke parallel zur Bundesautobahn nicht weiterverfolgt hat.

B.4.4.1.2 Reaktivierung der Strecke 2271 Oberhausen – Spellen

Zwischen Oberhausen und Spellen verläuft in ein bis vier Kilometern Abstand westlich, parallel zur ABS 46/2, 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 wäre 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.

B.4.4.1.3 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 im Netz des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, die Anbindung an das Ruhrgebiet und an die leistungsfähigen rechtsrheinischen Strecken wäre unzureichend. Ein Aus-/Neubau weiterer Anschlussstrecken wäre erforderlich. Die Anbindung an die Betuwe-Linie in den Niederlanden würde über eine Rheinquerung bei Emmerich am Rhein-Elten mit umfangreichen Brückenneubauten (Altrheinquerung, Vorlandbrücken, Rheinbrücke, Wildbrücke etc.) in hochwertigen Naturräumen mit Schutzstatus, insbesondere Vogelschutz- und FFH-Gebieten, erfolgen. Eine Anbindung über die Trasse der eingleisigen Strecke Kleve – Kranenburg – Nimwegen wäre nicht durchsetzbar, da der niederländische Abschnitt der Strecke stillgelegt

ist und die Trasse mitten durch Nimwegen führt. Die Strecke 2610 Köln – Kleve ist daher als Alternativstrecke nicht geeignet.

B.4.4.1.4 Eiserner Rhein

Als Alternative zur Betuwe-Linie (Rotterdam – Zevenaar/Emmerich am Rhein) und ABS 46/2 (Emmerich am Rhein – Oberhausen) kam auch eine Variation des „Eisernen Rheins“ in Betracht. Diese würde auf der historischen Strecke des Eisernen Rheins (Duisburg – Roermond – Antwerpen) oder auf einer neuen Trasse entlang der Autobahn A 52 bis in die Niederlande und dort auf bestehenden Strecken bis nach Rotterdam führen. Die Linienführung dieser Alternative wäre ab Eindhoven deckungsgleich mit der bestehenden Relation Mönchengladbach – Venlo – Rotterdam und hätte auf niederländischer Seite keine Entlastung der Bestandsstrecken 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 würde es an einer Verbesserung der unzureichenden Verknüpfung des Ruhrgebiets mit dem Wirtschaftsraum Rotterdam mangeln. Diese Variante wurde daher von der Vorhabenträgerin zu Recht nicht weiterverfolgt.

B.4.4.1.5 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 am Rhein nicht an, da diese Strecken nicht mit dem holländischen Konzept Betuwe-Linie 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.4.4.2 Varianten in derselben Trasse

B.4.4.2.1 Abgesetztes Neubaugleis

Zur Reduzierung der Lärmemissionen in den dicht besiedelten Ortschaften und zur Verlagerung der Gefahrgutverkehre hat es Überlegungen gegeben, das dritte Gleis nicht unmittelbar neben den Bestandsgleisen zu planen. Das dritte Gleis sollte, insbesondere im Bereich der Ortschaften, von der Bestandsstrecke abgesetzt liegen. Hieraus ergäbe sich jedoch – ebenso wie bei einer Neubaustrecke – ein sehr hoher Flächenbedarf. Hochwertige Landschafts- und Erholungsgebiete würden zerschnitten und versiegelt. Ein wesentlicher Vorzug des dreigleisigen Ausbaus der Bestandsstrecke ist die Steigerung der Leistungsfähigkeit durch die Flexibilität der Betriebsführung. Dieser Vorzug würde bei einem dreigleisigen Ausbau mit einem abgesetzten Neubaugleis relativiert. Das eigentliche Ziel, die Verlagerung der Emissionen und Gefahren, wäre unvollständig, da das 3.Gleis ohne Nahverkehrsbelegung, in die-

sem Falle das abgesetzte Gleis, mit wechselnden Fahrtrichtungen betrieben würde. Durch wechselnde Fahrtrichtungen wird die Leistungsfähigkeit verringert, daher ist anzunehmen, dass das abgesetzte Gleis den niedrigsten Belegungsgrad aufwiese und entsprechend geringe Verlagerungseffekte erzielte.

B.4.4.2.2 Ein- oder zweigleisige Umfahrungen von Ortschaften

Hohe Investitionskosten und umfangreiche Auswirkungen auf hochwertige Landschafts- und Erholungsgebiete stehen den ein- oder zweigleisigen Umfahrungen von Ortschaften ebenso entgegen wie der geringe eisenbahnbetriebliche Nutzen.

B.4.4.2.3 Troglage/Tieferlegung

Zu den Forderungen nach einer Tieferlegung der Strecke (Troglage) wird auf den nachfolgenden Abschnitt (Einwendungen bezüglich der Variantenentscheidung) und dort insbesondere auf die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde verwiesen.

B.4.4.3 Einwendungen bezüglich der Variantenentscheidung

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, die Stadt Emmerich am Rhein** sowie einige **Privateinwender** bemängeln die vorgenommene Variantenbetrachtung und die Wahl der Ausbauvariante. Diese berücksichtige die Auswirkungen auf den öffentlichen Regionalverkehr nicht ausreichend.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** widerspricht der Aussage der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen, wonach die Bestandsstrecke überwiegend Aufgaben des Güterverkehrs erfülle. Die Strecke habe seit ihrem Bestehen in erster Linie eine existentielle Bedeutung für den lokalen und regionalen Personenverkehr, da sie die Anbindung der Siedlungsschwerpunkte am Niederrhein an die Arbeitsplätze im benachbarten Ballungsraum Ruhrgebiet sicherstelle und an die Randstad anbinde. Hinzu käme zukünftig die Option, die Regionalverkehre grenzüberschreitend über Emmerich am Rhein bis Arnheim durchzubinden. Darüber hinaus habe die Strecke bis zum Jahr 2000 auch eine Bedeutung für den internationalen Personenfernverkehr und den grenznahen Pendlerverkehr gehabt, da zehn Intercityzüge und zwei D-Züge in Emmerich am Rhein gehalten hätten. Zukünftig sei angedacht, den hier verkehrenden Regionalschnellzug RE 5 bis in die Niederlande nach Arnheim durchzubinden, um den rechtsrheinischen Niederrhein über die Grenze hinweg wieder international anzubinden und hier keine nationale verkehrliche Sackgasse entstehen zu lassen. Angesichts dieser bislang deutlich vorherrschenden und zukünftig noch auszubauenden Bedeutung der Strecke für den Personenverkehr, sei mit dem künftigen Ausbau zu einer Gütermagistrale ein Nutzungskonflikt vorprogrammiert. Die Stadt befürchtet, dass mit dem Vorrang, den die europäische Gesetzgebung Güterverkehren auf den Haupttransportkorridoren Europas einge-

räumt habe, die (lokalen) Personenverkehre im Grenzraum zukünftig eingeschränkt werden könnten. Daher fordere die Stadt eine Beibehaltung des derzeitigen, stündlichen Nahverkehrsangebots einschließlich der Verdichterzüge zu den Pendlerzeiten in Tagesrandlage, dessen grenzüberschreitenden Ausbau und die Sicherung der notwendigen Trassenkontingente.

Außerdem gingen die Planunterlagen zwar auf das Übereinkommen von Warnemünde von 1992 ein, erwähnten jedoch nicht, dass ursprünglich die Bypässe über Oldenzaal/Bad Bentheim und Venlo fester Bestandteil dieses Übereinkommens gewesen seien.

Bei der Darstellung der Nullvariante werde nicht mitberücksichtigt, dass diese Bypässe an sich zu einer Streckenentlastung geführt hätten. Diese Variante sei dann von den Niederländern in den 90er Jahren aufgegeben worden. Die Aufgabe dieser Bypässe habe zu einer Bündelung der Güterverkehre auf die Hauptstrecke beigetragen.

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände NRW** bemängelt das Fehlen eines Gesamtverkehrskonzeptes. Das Vorhaben konzentriere unnötigerweise den Güterverkehr auf der Ausbaustrecke, wodurch der Personenverkehr und der regionale Güterverkehr auf der Schiene gefährdet würden. Die damit einhergehende Steigerung der Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen und visuelle Nachteile seien durch eine Auffächerung der Verkehrsströme – Nutzung vorhandener Eisenbahntrassen, Ausbau der sogenannten Bypässe pp. – vermeidbar. Von einer solchen Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs statt seiner Verdrängung auf die Straße profitiere die Umwelt. Zugleich werde die Mobilität der betroffenen Bevölkerung im deutsch-niederländischen Grenzraum ausgebaut.

Die **Vorhabenträgerin** stimmt der Aussage zu, dass die Strecke eine existentielle Bedeutung für den lokalen und regionalen Personenverkehr habe. Dementsprechend sei im Erläuterungsbericht (S. 11) beschrieben, dass die Strecke eine herausragende Funktion für den internationalen Reise- und Güterverkehr habe und sie die Ballungsräume des Ruhrgebiets mit den Mittelzentren entlang der Strecke verbinde. Dass die Strecke überwiegend Aufgaben des Regionalverkehrs erfülle, ändere nichts daran, dass sie auch der Anbindung der Region an die Ballungsräume, insbesondere an das benachbarte Ruhrgebiet diene. Der Streckenausbau, die damit verbundene Kapazitätserhöhung sowie die Entmischung von langsamen und schnellen Zügen ermögliche eine Optimierung der Betriebsführung, die eine Verbesserung des Personennahverkehrs auf der Schiene und keine Verdrängung auf die Straße bewirken werde. Der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sei der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der somit auch für Angebot und Qualität des SPNV verantwortlich sei.

In dem Übereinkommen von Warnemünde hätten die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich der Niederlande im Jahr 1992 die geplante Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur zwischen beiden Staaten erklärt, insbesondere den Ausbau der Strecke 2270 Grenze D/NL – Emmerich am Rhein-Oberhausen. Im weiteren Verlauf sei das Ausbauvorhaben in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs eingestuft worden. Für Vorhaben des „vordringlichen Bedarfs“ bestehe ein uneingeschränkter Planungsauftrag. Damit würde im Planfeststellungsverfahren nur noch über die Art und Weise des Ausbaus entschieden.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** kritisiert zudem die Variantenbetrachtung zur Errichtung einer parallelen Strecke an der BAB 3 sowie zur Tieferlegung, welche maßgeblich mit dem Verweis auf die Kosten und den Naturschutz abgelehnt worden seien. Selbst für Teilstrecken sei diese Lösung nicht ernsthaft geprüft worden. Im Gegensatz dazu habe die DB AG an derselben TEN-Strecke auf einem Teilstück im Streckenabschnitte Freiburg – Basel einer Tieferlegung zugestimmt. Insofern verlange die Stadt, gleich behandelt zu werden. Die Vorhabenträgerin gebe zwar ein Votum ab, begründe dies aber recht pauschal, ohne sich jedoch soweit mit der Option auseinanderzusetzen, dass auch konkrete Angaben zu Kosten und Wirtschaftlichkeit bzw. zur Höhe des Grundwasserspiegels und anderen, für den Vergleich notwendigen, Details gemacht würden. Zumindest müssten die Mehrkosten hergeleitet und beziffert werden.

Auch einige Einwender fordern unter dem Gesichtspunkt der Streckensicherheit eine Streckenführung außerhalb der dicht bebauten geschlossenen Ortschaft (siedlungsfern), insbesondere parallel zur BAB 3.

Die **Vorhabenträgerin** trägt vor, dass nach Art. 3 Abs. 1 GG wesentlich Gleiches gleich und wesentlich Ungleiches – seiner Eigenart entsprechend – verschieden zu behandeln seien. Ein Eingriff in Art. 3 Abs. 1 GG läge jedoch nur vor, wenn sich für die Ungleichbehandlung von wesentlich Gleichem bzw. Gleichbehandlung von wesentlich Ungleichem kein vernünftiger, sich aus der Natur der Sache ergebender oder sonst wie einleuchtender Grund für die Differenzierung finden ließe, d. h. wenn die Ungleichbehandlung bzw. Gleichbehandlung willkürlich wäre. Vorliegend sei ein willkürlicher Eingriff zu verneinen. Allein der Umstand, dass es sich um dieselbe TEN-Strecke handele, führe nicht dazu, dass sich die topographischen, geologischen und hydrologischen Verhältnisse der Strecke Karlsruhe – Basel mit denen der Strecke Emmerich am Rhein – Oberhausen vergleichen ließen.

Die **Vorhabenträgerin** verweist im Übrigen im Wesentlichen auf die Variantenuntersuchung (trassenferner Neubau, Bau parallel zur BAB 3, Tieferlegung der Gesamtstrecke, Wechsel der Ausbauseite, Reaktivierung der Strecke Oberhausen – Spellen – Wesel, Neubau Umfah-

rung Emmerich am Rhein) in Anlage 2 des Erläuterungsberichtes. Wesentlich für die Trassenwahl seien unter anderem die Gesichtspunkte Umwelt (Flächenverbrauch, Zerschneidung der Landschaft), Anzahl und Schwere der Betroffenheiten je Variante, die Realisierbarkeit und Kosten-/Nutzen-Überlegungen. Nach Abwägung aller Gesichtspunkte sei der dreigleisige Ausbau der Strecke 2270 die beste Variante. Bei keiner Alternativroute seien die Betroffenheiten (Anzahl, Schwere) so gering wie bei dem dreigleisigen Ausbau.

Eine Tieferlegung der Gesamtstrecke sei demgegenüber mit erheblichen Nachteilen verbunden: Während der Bauzeit müsse die Strecke Emmerich am Rhein – Oberhausen für mehrere Jahre vollständig gesperrt werden und stünde weder für Reisende noch für den Güterverkehr zur Verfügung. Diese Verkehre verlagerten sich auf die Straße. Eine Tieferlegung der Strecke wäre mit wesentlich umfangreicheren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden als der geplante Bau des dritten Gleises. Bereits aus den umfangreichen Eingriffen in den Grundwasserhaushalt, die ein Trog- oder Tunnelbauwerk nach sich zöge, ergäben sich aus umweltfachlicher Sicht nicht zu vertretende Folgen. Wegen der am Niederrhein vorherrschenden hohen Grundwasserstände müsste das Bauwerk relativ weit in das Grundwasser einbinden und würde ein Sperrbauwerk für die Fließbewegungen des Grundwassers in bzw. aus Richtung Rhein darstellen. Je nach Wasserstand des Rheins würde sich das Grundwasser auf der einen Seite des Bauwerks aufstauen und zu einer Verstärkung des Grundwasseranstiegs führen und entsprechend auf der jeweils anderen Seite den Grundwasserspiegel verstärkt absenken. Über diese Nachteile hinaus wäre ein Trog- bzw. Tunnelbauwerk auf ca. 73 km Länge so teuer, dass die Kosten noch nicht einmal im Ansatz in einem wirtschaftlichen Verhältnis zu dem Nutzen stünden.

Die Gesamtbelastung würde bei Realisierung des beantragten Ausbaus deutlich reduziert, da für die große Mehrheit der Anwohner die Schall- und Erschütterungsbelastung z. T. stark abnähme. Das Anliegen der angrenzenden Kommunen nach Schallschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke erhalte nur wegen des Ausbaus eine rechtlich verbindliche Grundlage und wäre bei einer Alternativroute nicht erfüllbar. Sowohl die Nachteile einer BAB-parallelen Strecke als auch die einer Tieferlegung seien bereits so vehement, dass eine vertiefende Prüfung in Form eines Kostenvergleichs nicht zielführend sei.

Nach Ansicht der **Stadt Emmerich am Rhein** stehen die geplanten Entwässerungsanlagen (Kap. 3.6.2), vor allem diejenigen tiefergehender Art (Rigolen, Sickerschächte), im Widerspruch zur Ablehnung der Tieferlegung (Kap. 3.5.3) mit dem Argument der zu hohen Grundwasserstände.

Dem hält die **Vorhabenträgerin** entgegen, dass die Entwässerungsanlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Grundwasserverhältnisse geplant worden seien. Der behauptete

Widerspruch bestehe nicht, da die Entwässerungsanlagen – anders als eine tiefergelegte Strecke – nicht bis ins Grundwasser hineinragten.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die möglichen Trassenvarianten wurden im Erläuterungsbericht untersucht, mit dem Planvorhaben (Ausbauvariante) verglichen und schließlich aus nachvollziehbaren Gründen verworfen. Vorliegend führen alle in Betracht gezogenen Varianten insgesamt zu einem höheren Flächenverbrauch und zur Neuzerschneidung der Landschaft. Gegenüber dem Ausbau der Bestandsstrecke ergeben sich insbesondere wesentliche und umfangreiche Auswirkungen auf die Naturschutz- und FFH-Gebiete sowie auf die großräumigen Erholungsgebiete. Demgegenüber verbessert sich durch den dreigleisigen Streckenausbau die Belastungssituation an der Bestandsstrecke aufgrund der gleichzeitigen Realisierung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen und der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge.

Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorhabenträgerin in die Varianten-entscheidung auch Kostenaspekte einstellt und angemessen gewichtet. Dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) entspricht es, die Baukosten der zur Auswahl stehenden Varianten nicht nur im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse zu berücksichtigen, sondern daneben auch als eigenständigen Belang in die Abwägung einzustellen. Nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ist diejenige Variante vorzugswürdig, bei der der volkswirtschaftliche Nutzen im Verhältnis zum eingesetzten Kapital am höchsten ist (BVerwG, Urt. v. 03.03.2001, Az. 9 A 8/10, Juris-Rn. 98).

Dass das gegenständliche Planvorhaben als solches realisiert werden soll, ergibt sich aus dem Bundesverkehrswegeplan. Lediglich die Art und Weise der Realisierung des Vorhabens kann daher noch verändert werden.

B.4.5 Raumordnung und Landesplanung

Hinsichtlich der Belange der Raumordnung und der Landesplanung ist vereinzelt gerügt worden, dass kein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden sei. Ein solches habe jedoch wegen der hier gegebenen wesentlichen Trassenänderung nach § 1 S. 2 Nr.9 Raumordnungsverordnung (RoV) oder nach § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) durchgeführt werden müssen. Daher liege ein Verfahrensfehler vor.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet, der dreigleisige Ausbau der Strecke stelle keine wesentliche Trassenänderung im Sinne von § 1 S. 2 Nr. 9 RoV dar. § 15 ROG sei daher nicht anzu-

wenden. Zudem handele es sich bei dem Ausbauvorhaben um eine Erweiterung der bestehenden Strecke. Dies stelle keinen Eingriff in die Raumordnung dar.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung Nordrhein-Westfalens. Neben den raumordnerischen Entwicklungszielen werden im LEP NRW flächendeckend für Nordrhein-Westfalen eine zentralörtliche Gliederung, landesbedeutende Häfen, Flughäfen und Großvorhaben, Flächen zum Schutz von Natur und Wasser sowie Überschwemmungsgebiete festgesetzt. Seit Februar 2017 ist der neue LEP NRW gültig. Von Duisburg kommend und über Wesel in Richtung Emmerich am Rhein nach Arnheim weiterführend, ist dort eine „großräumige Entwicklungsachse von europäischer Bedeutung“ für Schiene, Straße und Wasserstraße dargestellt.

Die Bahnstrecke 2270 ist sowohl Bestandteil des Regionalplans der BR Düsseldorf als auch des Regionalplans des RVR und wird als beispielhaft hervorzuhebende großräumige Bedarfsplanmaßnahme eines Schienenweges dargestellt. Der Ausbau der Strecke (Zevenaar –) Emmerich am Rhein – Oberhausen – Düsseldorf-Eller – Köln wird im Textteil des GEP 99 ebenso als Zielsetzung formuliert, wie die im Textteil des RVR. Damit stimmt das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung überein.

B.4.6 Verkehrsprognose

Gegen die Verkehrsprognose der Vorhabenträgerin mit Prognosehorizont 2025 ist vielfach die Einwendung erhoben worden, dass diese von zu niedrigen Zahlen ausgehe. In den vorangegangenen Jahren habe die tatsächliche Auslastung der Bestandsstrecke immer mehr zugenommen.

Von etlichen **Einwendern** wird die Verkehrsprognose auch deswegen angezweifelt, weil die Prognose stark von den Prognosen für den Hafenbetrieb in Rotterdam abweiche.

Auch die **Stadt Emmerich am Rhein** hat eine entsprechende Stellungnahme abgegeben. Sie gehe davon aus, dass die Prognosewerte 2025 allein auf den Bestandswerten beruhten, erhöht um das Steigerungspotential durch die Anlage des dritten Gleises, nicht aber bereits auch die Ertüchtigung der Trasse durch eine noch vorgesehene Blockverdichtung mit eingerechnet worden sei, die ohnehin erst zu einem späteren Zeitpunkt Gegenstand eines separaten Planfeststellungsverfahrens sein werde.

Stellungnahme der Anhörungsbehörde:

Die Anhörungsbehörde führt aus, die Planfeststellungsbehörde habe bereits im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.1 vom 24.09.2015 (Az.: 541ppo/003-4052#011) die Validität der Verkehrsprognose bejaht. Sie habe dazu ausgeführt, die Prognose richte sich zulässigerweise an der Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur aus. Der jeder Prognose eigenen Unsicherheit trage der Gesetzgeber durch die Möglichkeit Rechnung, gemäß § 75 VwVfG zusätzliche Schutzmaßnahmen zu beantragen, sofern sich die ursprünglichen Prognosen als zu niedrig herausstellen sollten. Aus Sicht der Anhörungsbehörde gälten diese Ausführungen auch im hiesigen Verfahren, da diesem dieselben Prognosezahlen zugrunde lägen. Es seien im Anhörungsverfahren auch keine Argumente vorgetragen worden oder neue Erkenntnisse erlangt worden, die eine andere Bewertung für diesen PFA nahelegten. Schließlich ergebe sich eine andere Einordnung auch nicht aus den etwaigen Besonderheiten dieses PFA.

Entscheidung:

Die Bedenken gegen die Verkehrsprognose sind gegenstandslos. Die Verkehrsprognose richtet sich nicht nach den Bestandszahlen, sondern nach der Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur.

B.4.7 Blockverdichtung

Etliche **Einwender** interpretieren die Planfeststellungsunterlagen dahingehend, dass eine sog. „Blockverdichtung“, d. h. die Verdichtung der Bestandssignale durch zusätzliche Signale zur Erhöhung der Streckenkapazität, bereits erfolgt sei. Es hätten demnach, so die Einwender, vorab nicht genehmigte bauliche Maßnahmen stattgefunden.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** rügt, dass die Planunterlagen in Bezug auf die vorgesehene Blockverdichtung intransparent seien. Sie fordert ein klares Bekenntnis der Vorhabenträgerin dazu, dass die Blockverdichtung erst nach vollständiger Realisierung des Lärmschutzes umgesetzt werde.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, es sei ursprünglich geplant gewesen, eine Blockverdichtung als vorlaufende Maßnahme dem Gleisausbau voranzustellen. Da dies mit einem eigenständigen Planfeststellungsverfahren verbunden gewesen wäre, sei sie jedoch hiervon abgerückt und habe die Blockverdichtung in den zur Planfeststellung stehenden Antrag eingebunden, um diese zeitgleich mit dem dreigleisigen Ausbau planfeststellen zu lassen und zu realisieren.

Keinesfalls finde eine bauliche Umsetzung vor dem Abschluss der Planfeststellung statt. Erst mit Vorliegen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses würden die für eine Blockverdichtung erforderlichen baulichen Maßnahmen ergriffen. Nach der Fertigstellung aller für den dreigleisigen Ausbau erforderlichen Maßnahmen – auch der Schallschutzmaßnahmen – werde die Strecke mit der erhöhten Blockzahl in Betrieb genommen.

Die **Anhörungsbehörde** (Bezirksregierung Düsseldorf) sieht keine rechtlichen Hindernisse, welche der beabsichtigten Blockverdichtung dem Grunde nach entgegenstünden. Die Blockverdichtung bilde gemeinsam mit dem dreigleisigen Ausbau die Grundlage, auf der das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Zahlenwerk und die Fachbeiträge beruhten. Sie sei somit als Bestandteil des Ausbauprojekts in die umfassende Güterabwägung einzubeziehen.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Den Anwohnern entsteht kein Nachteil dadurch, dass die Blockverdichtung gleichzeitig mit dem dreigleisigen Streckenausbau realisiert wird. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Strecke mit der erhöhten Blockzahl erst nach der Fertigstellung aller für den dreigleisigen Ausbau erforderlichen Maßnahmen – insbesondere auch den Schallschutzmaßnahmen – in Betrieb genommen wird. Ein Anspruch auf getrennte Planfeststellungsverfahren für den Streckenausbau einerseits und die Blockverdichtung andererseits besteht nicht.

B.4.8 Betriebsprogramm statt Maximalkapazität

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert die Offenlage des Betriebsprogramms, da dieses die Grundlage der schalltechnischen Untersuchung darstelle. Es sei nicht ausreichend, das Betriebsprogramm (ggf. mit Quellenangabe) in den Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung zu integrieren. Vielmehr sei eine Kopie des Schreibens der Vorhabenträgerin zum Betriebsprogramm der Schalltechnischen Untersuchung als Anlage beizufügen. Dieses Schreiben sei jedoch nicht dem Erläuterungsbericht Schall angehängt. Eine Prüfung des vorgelegten Betriebsprogramms sei seitens der Betroffenen insofern nicht möglich. Die Stadt fordere daher Einsicht in die weitergehenden Details zum angedeuteten Betriebsprogramm.

Die **Vorhabenträgerin** weist darauf hin, dass das Betriebsprogramm, das auch für die benachbarten Abschnitte gelte, in der Schalltechnischen Untersuchung in allen Details dokumentiert und insoweit auch nachvollziehbar sei. Sie hat aber zugesagt, das Betriebsprogramm der Stadt nochmals zur Verfügung zu stellen. Dies sei mit E-Mail vom 08.10.2018 auch geschehen.

Die Bedenken der Stadt Emmerich am Rhein hinsichtlich des Betriebsprogramms haben sich durch die Vorlage desselben erledigt. Es bedarf keiner weiteren Entscheidung.

B.4.9 Wasserhaushalt

B.4.9.1 Rechtliche Grundlagen

Nach § 5 Abs. 1 WHG wird jedermann verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene, sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Anforderungen aus der Wasserrahmenrichtlinie

Zum Schutz und für die koordinierte Bewirtschaftung von Gewässern innerhalb der Europäischen Union wurde die Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) beschlossen. Die Ziele der Richtlinie sind in Art. 4.1 WRRL festgelegt und in den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 ff., 44 und 47 WHG umgesetzt. Das Gesamtsystem der Bewirtschaftungsziele besteht aus dem Verschlechterungsverbot nach §§ 27 Abs. 1 und 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG sowie dem Zielerreichungsgebot (auch Verbesserungsgebot genannt) nach §§ 27 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2, 47 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 WHG. Für das Grundwasser gilt zusätzlich das Trendumkehrgebot gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG.

Zusammengefasst beinhalten die Bewirtschaftungsziele das Erreichen des guten ökologischen und chemischen Zustands aller natürlichen Oberflächengewässer, des guten ökologischen Potenzials und guten chemischen Zustands für künstliche oder erheblich veränderte Oberflächengewässer und des guten chemischen und mengenmäßigen Zustands im Grundwasser.

Sowohl der ökologische, chemische und mengenmäßige Zustand als auch das ökologische Potential eines Gewässers sind Gewässereigenschaften (§ 3 Nr. 7 WHG), die sich im Rahmen der WRRL auf sogenannte Wasserkörper beziehen. Wasserkörper sind nach § 3 Nr. 6 WHG „einheitliche und bedeutende Abschnitte eines oberirdischen Gewässers oder Küstengewässers (Oberflächengewässer) und abgegrenzte Grundwasservolumen innerhalb eines oder mehrerer Grundwasserleiter (Grundwasserkörper)“.

Spezifizierungen zu den in § 27 WHG definierten Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer finden sich in der Oberflächengewässerverordnung (OGewV). Die in § 47 festge-

legten Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser sind in der Grundwasserverordnung (GrwV) spezifiziert.

Die vorgenannten Verbote und Gebote sind eine Zulassungsschranke für Vorhaben, von denen Einwirkungen auf Oberflächengewässer ausgehen können. Demnach ist die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, „die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers (…) zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet“ (vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015 – C-461/13, Rn. 51).

Das Verschlechterungsverbot ist in gleicher Weise für Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper anzuwenden (vgl. EuGH, Urteil vom 28.05.2020 – C-535/18, Rn. 95-96).

Im Rahmen der Bewertung, ob eine Verschlechterung in Anbetracht des fünfstufigen ökologischen Zustands oder Potenzials des betreffenden Oberflächenwasserkörpers vorliegt, werden Qualitätskomponenten betrachtet, die teilweise in Qualitätskomponentengruppen zusammengefasst sind. Hierbei sind die biologischen Qualitätskomponenten maßgeblich, bei deren Plausibilisierung die unterstützenden Qualitätskomponenten herangezogen werden (§ 5 OGewV). Eine Verschlechterung bei Oberflächenwasserkörpern liegt vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente aus Anlage 3 OGewV in ihrer Einstufung nach Anlage 4 Tabellen 2-5 OGewV um mindestens eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung gemäß Anlage 4 Tabelle 1 OGewV des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Eine Ausnahme von dieser Regelung liegt vor, wenn sich die Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Klasse befindet; dann ist jede weitere mess- und beobachtbare Verschlechterung insgesamt eine Verschlechterung des Zustands. Eine negative Veränderung von unterstützenden Qualitätskomponenten, auch solchen in der niedrigsten Klassenstufe, reicht wegen ihrer lediglich unterstützenden Funktion nicht aus, um eine Verschlechterung des ökologischen Zustands annehmen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.05.2018 – 7 C 18/17 (7 C 7/16, 7 C 6/13), Rn. 14).

Zur Einstufung des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers werden die Umweltqualitätsnormen (UQN) gemäß § 6 OGewV geprüft. Bei Erfüllung dieser UQN wird das Gewässer als „gut“, ansonsten als „nicht gut“ eingestuft. Wenn für einen Stoff die UQN durch Auswirkungen des Vorhabens überschritten wird, kommt es zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands und damit des Zustands des Oberflächenwasserkörpers insgesamt. Dies liegt auch dann vor, wenn sich die Konzentration eines Stoffes bei bereits überschrittener UQN weiter erhöht.

Bei der Bewertung, ob eine Verschlechterung eines Grundwasserkörpers im Sinne der WRRL zu erwarten ist, ist die Besonderheit, dass nur zwei Einstufungen, gut und schlecht, existieren. Maßgebend sind hierbei der mengenmäßige und chemische Zustand des Grundwassers. Maßstäbe für den mengenmäßigen Zustand finden sich in § 4 GrwV. Sobald ein Kriterium nach § 4 Abs. 2 GrwV nicht oder nicht mehr erfüllt wird, liegt eine Verschlechterung des chemischen Zustands vor. Dies ist auch dann der Fall, wenn Kriterien bereits vor der Vorhabenzulassung nicht erfüllt werden und es durch die Zulassung zu weiteren negativen Veränderungen kommt.

Für den chemischen Zustand sind die für den jeweils betroffenen Grundwasserkörper relevanten Schadstoffe § 7 Abs. 2 in Verbindung mit Anlage 2 GrwV zu entnehmen. Diesbezüglich liegt eine Verschlechterung vor, wenn mindestens ein Schadstoff den für den jeweiligen Grundwasserkörper maßgeblichen Schwellenwert nach § 7 Abs. 2 in Verbindung mit § 5 Abs. 1, 2 in Verbindung mit Anlage 2 GrwV aufgrund des Vorhabens überschreitet, sofern nicht die Bedingungen nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 oder § 7 Abs. 3 GrwV erfüllt werden. Auch hier gilt für Schadstoffe, die den maßgebenden Schwellenwert bereits überschritten haben, dass jede weitere messbare Erhöhung der Konzentration eine Verschlechterung darstellt.

Gemäß dem auf § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG beruhenden sogenannten Trendumkehrgebot sind alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund menschlicher Aktivitäten umzukehren und so die Verschmutzung des Grundwassers schrittweise zu reduzieren (vgl. Art. 4 Abs. 1b iii WRRL). Ob ein signifikanter und anhaltend steigender Trend im Grundwasserkörper vorliegt, ermittelt gemäß § 10 GrwV die dafür zuständige Behörde und berichtet darüber im Bewirtschaftungsplan. Sofern nötig sind Maßnahmen zu ergreifen, die eine Einleitung von Schadstoffen nach dem aktuellen Stand der Technik begrenzen. Unter anderem durch diese Maßnahmen sollen Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen umgekehrt werden. Ein Vorhaben darf Maßnahmen zur „Trendumkehr“ nicht konterkarieren.

Des Weiteren muss bei der Vorhabenzulassung das Verbesserungsgebot (Zielerreichungsgebot) geprüft werden, also ob ein Erreichen der Bewirtschaftungsziele durch die Realisierung des Vorhabens verhindert wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 – 7 A 2/15, LS 10, Rn. 582). Dieser selbstständige Prüfschritt erfolgt anhand eigener Maßstäbe (vgl. BVerwG, Urteil vom 02.11.2017 – 7 C 25/15, Rn. 60 ff.). Entscheidend für die Beurteilung sind die jeweils durch Maßnahmenprogramme und Bewirtschaftungspläne festgelegten Maßnahmen sowie die Messstellen und Zeitpunkte, die sich durch die Berichtspflichten nach WRRL ergeben.

Mit dem Urteil vom 09.02.2017 – 7 A 2/15 (Elbvertiefung) hat das Bundesverwaltungsgericht diverse Fragestellungen zur Genehmigungspraxis bezüglich der WRRL geklärt. So gibt es für die Auswirkungsprognose noch keine Fachkonvention. Es braucht daher eine normativ angeleitete fachgutachterliche Bewertung des Einzelfalls. Diese kann, wie auch im vorliegenden PFA 3.3 geschehen, in Form eines eigenständigen Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie erfolgen. In diesem sind die Methoden und Bewertungen nachvollziehbar, schlüssig und fachlich untersetzt darzustellen. Im Vergleich zum besonders strengen Maßstab der FFH-Richtlinie muss bei der Auswirkungsprognose im Lichte der WRRL nicht jede erhebliche Beeinträchtigung mit Sicherheit ausgeschlossen sein; sie darf aber auch nicht sicher zu erwarten sein. Eine Betrachtung der Qualitätskriterien, zu denen durch das Vorhaben ernstliche Wirkbeziehungen bestehen, ist ausreichend. Der Eintritt eines Schadens muss demnach mit hinreichender Wahrscheinlichkeit im allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab und mit Bezug auf die Bewirtschaftungsziele ausgeschlossen werden.

Anlagen an Gewässern

Gemäß § 36 WHG handelt es sich bei Anlagen an oberirdischen Gewässern insbesondere um bauliche Anlagen wie Gebäude, Brücken, Stege, Unterführungen, Hafenanlagen und Anlegestellen, Leitungsanlagen und Fähren. Diese sind so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind. Des Weiteren darf die Gewässerunterhaltung durch diese Anlagen nicht mehr erschwert werden, als es den Umständen nach unvermeidbar ist.

B.4.9.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Die Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse wurde auf Grundlage der vorstehend genannten Vorschriften des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) beantragt.

Das anfallende Niederschlagswasser wird in die Oberflächengewässer Paesche Landwehr/Millinger Landwehr und Löwenberger Landwehr eingeleitet.

Die gewählte Form der Niederschlagswasserbewirtschaftung (hier: Direkteinleitung) entspricht den Vorgaben des § 55 Abs. 2 WHG. Danach soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist grundsätzlich zu begrüßen, dass unverschmutztes Niederschlagswasser wieder dem natürlichen Gewässerkreislauf zugeführt wird.

Nach § 57 Abs. 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Direkteinleitung) nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwasser so ge-

ring gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (Abs. 1 Ziffer 1), die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist (Abs. 1 Ziffer 2) und Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Anforderungen nach den Nummern 1 und 2 sicherzustellen (Abs. 1 Ziffer 3).

Die rechnerischen Nachweise gem. Arbeitsblatt DWA-A 102-2 (BWK-A 3-2) und gem. Merkblatt DWA-M 102-3 (BWK-M 3-3) hinsichtlich der emissions- und immissionsbezogenen Bewertung zur Einleitung von Regenwetterabflüssen in ein Oberflächengewässer wurden durchgeführt und sind plausibel.

Eine quantitative Beeinträchtigung des Oberflächengewässers ist unter Berücksichtigung einer einzuleitenden Wassermenge von maximal 224 bzw. 828 l/s nicht zu erwarten. Der hydrologische Nachweis wurde gemäß DWA-M 102-3 mit dem rechnerischen Nachweis belegt. Demnach liegt die einjährliche Einleitmenge QE1 mit 224 bzw. 828 l/s unterhalb des zulässigen einjährlichen Einleitungsabflusses QE1,zul von 542,9 (Paesche Landwehr/Millinger Landwehr) bzw. 1.154,6 (Löwenberger Landwehr) l/s.

Auch eine nachteilige qualitative Beeinträchtigung des Oberflächengewässers durch die Einleitung ist gemäß der Regelwerksreihe DWA-A/M 102 nicht zu erwarten.

Das Vorhaben entspricht den geltenden Bestimmungen der Abwasserverordnung (AbwV) sowie der Oberflächengewässerverordnung (OGewV).

Infolge der EU-Wasserrahmenrichtlinie sind gemäß § 27 WHG oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein guter ökologischer und chemischer Zustand erreicht bzw. erhalten wird.

Vorliegend ist festzustellen, dass das Vorhaben weder zu einer rechtlich relevanten Verschlechterung des Gewässerzustands führt noch Maßnahmen verhindert, die zu seiner Verbesserung führen. Insoweit läuft das Vorhaben den in § 27 WHG aufgeführten Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer nicht zuwider.

Eine entsprechende Stellungnahme Wasserrahmenrichtlinie wurde vorgelegt und geprüft, dem Ergebnis wird zugestimmt.

Gemäß § 47 Abs. 1 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird.

Zum Erreichen des Absenkziels innerhalb der Herstellgrube sind Spüllanzen erforderlich, um zunächst ca. 32.000 m³ Grundwasser zu entnehmen. Anschließend wird über eine Restwasserhaltung mit Entnahmeraten zwischen 0,61 l/s und 2,5 l/s eine Gesamtmenge von 169.033 m³ entnommen. Insgesamt fällt somit im Rahmen der Wasserhaltungsmaßnahme eine Gesamtmenge von 200.999 m³ Grundwasser an. Aufgrund der geringe Entnahmerate und des Verteilens der Gesamtentnahmemenge auf einen Zeitraum von etwa 2 Jahren ist durch den guten mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers von keinen schädlichen Gewässerveränderungen auszugehen.

Die Einleitung des anfallenden Grund- und Tagwassers erfolgt in die Gewässer Paesche Landwehr/Millinger Landwehr bzw. Löwenberger Landwehr. Bei einer einzuleitenden Menge von maximal ca. 3,2 l/s ist von keinen quantitativen nachteiligen Gewässerveränderungen auszugehen. Gemäß Antragsunterlagen weist das geförderte Grundwasser keine chemische Vorbelastung auf. Zusätzliche Reinigungsmechanismen werden durch Absetzbecken und Neutralisationsanlage vor der Einleitung, sichergestellt. Aus diesem Grund ist auch im Hinblick auf den qualitativen Zustand von keinen schädlichen Gewässerveränderungen auszugehen.

Im Hinblick auf den im Bereich des Vorhabens vorhandenen Grundwasserkörper stehen das auf dessen mengenmäßigen und chemischen Zustand bezogene Verschlechterungsverbot und Zielerreichungsgebot (§ 47 WHG) der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Eine entsprechende Stellungnahme zur Wasserrahmenrichtlinie wurde vorgelegt und geprüft, dem Ergebnis wird zugestimmt.

B.4.10 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Gewässer sind Bestandteil des Naturhaushalts, Lebensgrundlage des Menschen, Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie nutzbares Gut. Zu ihrem Schutze sind die Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und der darauf erlassenen Vorschriften einzuhalten. Im Planfeststellungsverfahren wurden die wasserrechtlichen Belange geprüft und dabei der derzeitige Stand der Wissenschaft und Technik berücksichtigt. In dem zu den Planunterlagen gehörigen wasserrechtlichen Fachbeitrag wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Wasserkörper im Detail erfasst, beurteilt und abschließend festgestellt, dass es zu keiner Verschlechterung im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie kommt und das Verbesserungsgebot eingehalten wird. Mit dem Planfeststellungsbeschluss werden die notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse erteilt. Zusätzlich wurden unter Abschnitt A.3.1.2 bzw. A.3.1.3 Nebenbestimmungen und Hinweise zum Schutz der Gewässer in den Beschluss aufgenommen. Beeinträchtigungen der Gewässer sind bei Einhaltung der Nebenbestimmungen und

Hinweise nicht zu befürchten. Der Vollzug wird durch die umweltfachliche Bauüberwachung sichergestellt. Sollten sich bei den geplanten Gewässer-benutzungen Änderungen ergeben, so sind dafür Änderungsanträge durch die Vorhaben-trägerin zu stellen.

B.4.11 Naturschutz und Landschaftspflege

Im Rahmen der Vorhabenplanung und der Erstellung der umweltfachlichen Unterlagen wurden zahlreiche Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung von Umweltauswirkungen entwickelt. Es handelt sich im Wesentlichen um die technische und planerische Optimierung des Vorhabens, der Baufläche sowie des Baubetriebs, um Eingriffe in die Schutzgüter weitgehend zu vermeiden bzw. zu vermindern. Das geplante Vorhaben ist unter allen artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zulässig. Hierzu sind unter A.4.4 (Naturschutz und Landschaftspflege sowie Artenschutz) Auflagen formuliert.

B.4.12 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Gemäß den Ergebnissen der FFH-Untersuchungen zu den Natura 2000-Gebieten DE-4104-302 „NSG Bienener Altrhein, Millinger und Hurler Meer und NSG Empeler Meer“ (FFH-Vorprüfung, Erläuterungsbericht, Anlage 16.1) und Vogelschutzgebiet DE-4203-401 „Unterer Niederrhein“ (FFH-Vorprüfung, Erläuterungsbericht, Anlage 16.3) sind vom Vorhaben keine Auswirkungen und/oder Beeinträchtigungen von europarechtlich geschützten Lebensräumen zu erwarten. Durch das geplante Vorhaben des dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke 2270 mit BÜ-Beseitigung sind auch unter Berücksichtigung der kumulativen Wirkungen keine Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE-4104-302 „NSG Bienener Altrhein, Millinger und Hurler Meer und NSG Empeler Meer“ und des Vogelschutzgebietes DE-4203-401 „Unterer Niederrhein“ sowie der Kohärenz des Netzes Natura 2000 zu erwarten. Das Vorhaben im PFA 3.3 ist daher mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes und des Vogelschutzgebietes verträglich.

B.4.13 Artenschutz

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum PFA 3.3 wurde vertiefend auf Grundlage des vorliegenden Artenschutzbeitrags (Stand 30.09.2019; inkl. Abschlussbericht zur faunistischen Nachkartierung, Stand 21.12.2022) geprüft, ob und inwiefern artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch Realisierung des beantragten Vorhabens verletzt werden könnten. Die Überprüfung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfolgte unter Einbeziehung von Maßnahmen zur Vermeidung sowie von vorgezogenen Ausgleichs-

maßnahmen. Die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Vögel: Im Untersuchungsgebiet wurden ursprünglich insgesamt 64 Vogelarten (Brut- und Rastvögel) erfasst, von denen 22 Arten in NRW seitens des LANUV als planungsrelevant eingestuft werden. Aufgrund der umfangreichen und aktuellen Untersuchungen sind weitere Arten, wie sie im Infosystem des LANUV für die Messtischblatt-Quadranten 4103-4 und 4104-3 angegeben sind und wie sie im Zuge der von der Vorhabenträgerin beauftragten faunistischen Untersuchungen festgestellt wurden, nicht zu erwarten. Eine „Art-für-Art-Betrachtung“ erfolgte dabei für alle Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie für europäische Vogelarten. Im Dezember 2023 erfolgte eine Aktualisierung des Standard-Datenbogens für das VSG „Unterer Niederrhein“, die u. a. eine Ergänzung der unter Punkt 3.2 aufgeführten „Arten gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2009/147/EG und Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG Art Beurteilung des Gebiets“ beinhaltet. Des Weiteren hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) im September 2024 ein Urteil zu der Auslegung des Artikel 4 EU-Vogelschutz-Richtlinie (RL) i. V. m. Artikel 6 Abs. 2-4 Habitat-RL gefällt, dass Auswirkungen auf die Prüfung der Verträglichkeit von Projekten mit den Erhaltungszielen der bundesdeutschen Vogelschutzgebiete hat (EUGH 2024).

Im Zuge der ergänzenden Verträglichkeitsprüfung wurden neben den Vogelarten, die für das Schutzgebiet explizit ausgewiesen wurde, sämtliche Vorkommen, die vom Schutz der Vogelschutz-Richtlinie umfasst sind, betrachtet.

Unter Berücksichtigung der Signifikanz der Vorkommen ist die ergänzende Verträglichkeitsprüfung zu dem Ergebnis gekommen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und der für diese maßgeblichen Bestandteile gemäß § 34 BNatSchG weiterhin ausgeschlossen werden kann.

Für die nachgewiesenen Brut- und Rastvogelarten sind, z. T. bei Beachtung von Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), keine Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

Fledermäuse: Alle europäischen Fledermausarten unterliegen nach Anhang IV der FFH-Richtlinie dem strengen Artenschutz. Im Untersuchungsraum des PFA 3.3 wurden folgende Arten nachgewiesen: Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*), Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*), Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*), Großes Mausohr (*Myotis myotis*), Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*), Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*), Langohr-Art, unbestimmt (*Plecotus* spec.).

Für die nachgewiesenen Fledermausarten ist unter Beachtung von Vermeidungsmaßnahmen die Auslösung von Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG nicht zu erwarten.

Amphibien und Reptilien: Für den PFA 3.3 konnten sowohl bei den vorherigen Kartierungen (Untersuchungsjahre 2007/2008) als auch bei den aktuellen faunistischen Intensivbegehungen (Untersuchungsjahre 2021/2022) keine planungsrelevanten Amphibien und Reptilien nachgewiesen werden.

Weitere europarechtlich geschützte Arten: Die faunistischen Kartierungen ergaben, dass keine **Bilche** (insbesondere die Haselmaus) im Untersuchungsraum festgestellt werden konnten. Vom **Biber** (*Castor fiber*) sind Nachweise für die Messtischblätter 4103 und 4104 verzeichnet (LANUV 2016). Vorkommen im Untersuchungsgebiet des PFA 3.3 konnten jedoch nicht nachgewiesen werden. Im Bereich des PFA 3.3. ist kein Biberwechsel bekannt. Vom **Fischotter** (*Lutra lutra*) sind Nachweise für das MTB 4104 verzeichnet (LANUV 2016). In 2014 und 2018 wurden in ca. 10-20 km Entfernung zur Trasse Fischotter entdeckt, bzw. 2018 mit der Wildtierkamera ein nachtaktiver Fischotter aufgenommen. Hinweise auf Fischottervorkommen, die durch das Bauvorhaben beeinträchtigt werden, liegen für den PFA 3.3 nicht vor.

B.4.14 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.4.14.1 Baubedingte Immissionen

Während der voraussichtlich mehrjährigen Bauzeit treten Schall- und Erschütterungsimmissionen sowie sonstige Immissionen u. a. durch den Einsatz von Baugeräten und Baumaschinen aus dem Baustellenbetrieb auf. Diese bauzeitlichen Auswirkungen sind bei der Planfeststellung zu berücksichtigen.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 10.4) sind verschiedene Maßnahmen zur Minimierung dieser Auswirkungen aufgezeigt und festgeschrieben. Diese Maßnahmen werden im Rahmen des Beschlusses festgestellt. Des Weiteren enthält der Planfeststellungsbeschluss umfangreiche Nebenbestimmungen, die eine Einschätzung und Minimierung der baubedingten Immissionen bewirken.

B.4.14.1.1 Baubedingte Lärmimmissionen (Baulärm)

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelästigungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens nicht nur im Hinblick auf das fertiggestellte Vorhaben erfolgt, sondern auch dessen Herstellung umfasst. Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Nachteilige Auswirkungen der Baumaßnahme sind regelmäßig vorübergehender Natur. Soweit sie den üblichen Umfang nicht übersteigen, sind sie als mittelbare Auswirkungen des Vorhabens entschädigungslos hinzunehmen.

Bei Baustellen, Baulagerplätzen, und Baumaschinen handelt es sich im Regelfall um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen (§ 3 Abs. 5 BImSchG). Nach dem BImSchG wird vom Anlagenbetreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert werden sollen, und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken sind (§ 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG).

Für die Beurteilung der baubedingten Lärmimmissionen ist gemäß § 66 BImSchG weiterhin die AVV-Baulärm maßgebend, da bislang keine entsprechenden Rechtsverordnungen oder allgemeine Verwaltungsvorschriften nach dem BImSchG in Kraft getreten sind. Die AVV-Baulärm gilt für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen und enthält Bestimmungen über Richtwerte für die von den Baumaschinen hervorgerufenen Geräuschemissionen, das Messverfahren sowie über Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden bei Überschreiten der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen. Bei der Einhaltung der Immissionsrichtwerte kann von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden.

Das in § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG normierte Erfordernis, reale Schutzvorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen vorzusehen, bezieht sich auch auf Auswirkungen durch Lärm, Erschütterungen, Staub etc. infolge der Bauarbeiten zur Realisierung des planfestgestellten Vorhabens (vgl. statt vieler BVerwG, Urt. v. 13.12.2018, 3 A 17/15, juris-Rn. 51; BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, juris-Rn. 24). Die Vorhabenträgerin hat die AVV-Baulärm und die 32. BImSchV hinsichtlich der einzusetzenden Gerätschaften (Anlage 2, Kap. 2.2, S. 118) zu beachten. Die vorgenannten Regelwerke werden in der höchstrichterlichen Rechtsprechung als Grundlage für Schutzmaßnahmen gebilligt und als langjährig gebräuchlich und erprobt anerkannt (BVerwG, Urt. v. 13.12.2018, Az. 3 A 17/15, juris-Rn. 51;

BVerwG, Urt. v. 08.09.2016, Az. 3 A 5.15, juris-Rn. 95; BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, juris-Rn. 25 ff.). Die AVV-Baulärm konkretisiert die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle für Geräuschimmissionen von Baustellen durch die Festlegung gebietsabhängiger Immissionsrichtwerte.

Die **Vorhabenträgerin** hat zudem angekündigt, eine Umweltfachliche Bauüberwachung einzurichten, wie es auch der „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des EBA vorsieht. Die umweltfachliche Bauüberwachung ist unter A.4.3 als Auflage aufgenommen worden.

Viele **Einwender** fordern ein Verbot des Baubetriebs zur Nachtzeit (20:00 Uhr – 7:00 Uhr) sowie samstags, sonntags und an Feiertagen.

Entscheidung:

Die Forderung bezüglich des Verbots von Nachtarbeit wird zurückgewiesen. Hierfür wurde unter Punkt A.4.6.1.1 eine Auflage aufgenommen, die eine Minimierung von Bauarbeiten in den besonders geschützten Zeiten (nachts, sonntags und an den Feiertagen) vorschreibt. Auch nachts darf bei Einhaltung der entsprechenden Vorschriften gearbeitet werden. Nach der Rechtsprechung dürfen nächtliche Arbeiten bei zwingenden Erfordernissen durchgeführt werden, auch wenn die Lärmgrenzwerte überschritten werden (OVG Berlin, Urt. v. 27.03.1996, Az. 2 S 5/96, NVwZ 1996, 926). Insofern ist ein generelles Verbot von Nachtarbeit von Rechts wegen weder geboten noch zulässig.

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die baubedingten, zeitlich und örtlich begrenzten unvermeidbaren Belastungen und Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen wie z. B. den Einsatz von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren soweit wie möglich zu minimieren (vgl. A.4.6.1.1).

Durch baulich-technische oder organisatorische Maßnahmen sollen bei verhältnismäßigem Aufwand die Baulärmpegel im Zeitraum Tag (7:00 – Uhr 20:00 Uhr) und Nacht (20:00 Uhr – 7:00 Uhr) derart effektiv verringert werden, dass die maßgebenden Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm eingehalten werden können.

Die Baumaßnahme erfolgt im öffentlichen Interesse. Der Baulärm ist einmalig und zeitlich begrenzt. Aus diesem Grund sind einzelne Überschreitungen hinzunehmen, vorausgesetzt, dass insbesondere lärmarme Bautechniken und Baugeräte nach dem Stand der Technik eingesetzt werden und ergänzende Maßnahmen wie z. B. die frühzeitige Information der Betroffenen und Benennung eines Ansprechpartners (Lärmschutzbeauftragten) sowie Messungen zur Beweissicherung durchgeführt werden (s. A.4.6.1.2 und A.4.6.1.3).

Durch die Auflagen unter A.4.6.1 ff. wird gewährleistet, dass das Vorhaben während der Bauzeit mit den Belangen des Schutzes vor Einwirkungen durch den Baubetrieb insbesondere durch Baulärm vereinbar ist. Die Vorgaben werden durch die umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert.

Einige **Einwender** fordern zum Schutz vor Baulärm die schnelle Errichtung der Schallschutzwände.

Die **Vorhabenträgerin** teilt mit, die Errichtung von Schallschutzwänden bereits vor dem dreigleisigen Ausbau sei an denjenigen Stellen beabsichtigt, an denen die Umstände es zuließen. Dies sei vor allem dort der Fall, wo die Schallschutzwände gegenüber dem Baubereich des neuen Gleises errichtet werden sollen. Für eine konkrete Aussage, in welchen Bereichen Schallschutzwände vorgezogen errichtet werden könnten, bedürfe es jedoch einer detaillierten Bauablaufplanung, die in den weiteren Planungsphasen erfolge. Es könne technische Zwänge im Bauablauf geben, die eine Errichtung von Schallschutzmaßnahmen vor den anderen Baumaßnahmen unmöglich machten. Beispielsweise müsse die Andienung der Gleise mit Baustoffen von parallel verlaufenden Baustraßen während der Bauzeit durchgängig gewährleistet sein. Zudem würden Schallschutzwände viel Platz im Baubereich einnehmen. Durch einen zu frühen Einbau der Schallschutzwände könnten diese aufgrund des mangelnden Platzes bei den Bauarbeiten beschädigt werden und den Schallschutz damit gefährden.

Entscheidung:

Der Forderung nach Errichtung von Schallschutzwänden bereits vor dem dreigleisigen Ausbau wird durch die Planung der Vorhabenträgerin teilweise Rechnung getragen. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass technische Zwänge einer vollständigen Errichtung aller Schallschutzwände vor dem Streckenausbau entgegenstehen.

Einige **Einwender** fordern die Vorlage eines Gutachtens vor Baubeginn, aus dem sich ergeben solle, ob und durch welche Maßnahmen die für den Bau maßgeblichen Lärmwerte eingehalten werden könnten.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt dies ab.

Entscheidung:

Die Forderung, eine gutachterliche Untersuchung schon mit den Planunterlagen vorzulegen, wird zurückgewiesen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Vorhabenträgerin grundsätzlich nicht verpflichtet, schon mit den Planunterlagen einen konkreten

Bauablaufplan und damit ein Baulärmgutachten vorzulegen. Ein Baulärm- oder Bauimmissionsgutachten setzt eine Ausführungsplanung voraus, die ein Vorhabenträger vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses und damit ohne gesicherte Rechtsposition grundsätzlich nicht erstellen muss (BVerwG, Urt. v. 29.06.2017, 3 A 1/16, juris-Rn. 4; BVerwG, Urt. v. 08.09.2016, Az. 3 A 5/15, juris-Rn. 102; BVerwG, Urt. v. 15.10.2020, Az. 7 A 9/19, Rn 97). Der Vorhabenträgerin wurde daher aufgegeben, im Zuge der Baustellenplanung nach Beschlussfassung und vor Beginn der Baumaßnahme ein Konzept mit Maßnahmen zur Minimierung von Baulärm zu erstellen (s. A.4.6.1.1).

B.4.14.1.1.1 Entschädigungsansprüche

Für verbleibende unzumutbare Beeinträchtigungen während der Bauzeit muss die Vorhabenträgerin gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine Entschädigung leisten. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, Az. 7 A 11/11) umfasst der Anspruch auf Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG auch unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen während der Bauzeit, die nicht durch besondere Vorkehrungen vermeidbar sind. Einzelheiten sind im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses als Nebenbestimmungen aufgenommen worden.

Hinsichtlich der Forderung einer Entschädigung für die bauzeitliche Nutzungseinschränkung von Grundstücken bzw. Gärten wird auf die allgemeinen Ausführungen unter B.4.27.1 verwiesen.

Die Leistung einer Entschädigung kann grundsätzlich abhängig gemacht werden von einer Überschreitung gewisser Schallpegel. Die Schallpegel sind entweder definiert, oder sie sind unter Zugrundelegung der AVV-Baulärm zu messen bzw. zu berechnen, wobei dies entweder außerhalb des Gebäudes geschehen kann oder ausgehend von der Überschreitung von Schallpegeln innerhalb des Gebäudes, etwa unter Zugrundelegung der oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und Zusatzeinrichtungen“. Insofern hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin im Verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses – neben den allgemeinen Regelungen, den konkreten Lärmschutzvorkehrungen, den Überwachungsmaßnahmen einschließlich dem Einsetzen eines Baulärmverantwortlichen sowie einer Informationsverpflichtung den Anliegern und Kommunen gegenüber – aufgegeben, rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten (und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten) unter Kenntnis der auch zeitlich genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen jeweils eine aktuelle schalltechnische Prognose zu erstellen. Die demnach ermittelten Beurteilungspegel dienen dabei der Feststellung konkreter (spätestens im Falle von Überschreitungen einer Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) Ersatzraumansprüche. Im Gegensatz zu baubegleitenden Messungen können dadurch auch schon früh-

zeitig Belastungen hinsichtlich einer evtl. möglichen Gesundheitsgefährdung abgeschätzt und somit eine rechtzeitige Bereitstellung von Ersatzraum mit den Betroffenen abgestimmt werden.

Als Zumutbarkeitsschwellen zur Feststellung von Ausgleichsansprüchen für darüberhinausgehende Belastungen von Innenräumen sind dabei die im nachfolgenden Kapitel aus den zulässigen Innenraumpegeln unter Berücksichtigung der Dämmwirkung vorhandener Bausubstanz abgeleiteten, zulässigen Außengeräuschpegel anzusetzen.

Insgesamt umfasst die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde insofern einerseits zunächst die Festlegung von verhältnismäßigen konkreten Lärmschutzvorkehrungen unter grundsätzlicher Beachtung einer ggf. tatsächlich vorhandenen Vorbelastung und andererseits die Kriterien zur abschließenden Festlegung von (möglicherweise) noch darüber hinausgehenden Ausgleichsansprüchen für baulärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigungen in Innenräumen bzw. Außenwohnbereichen über regelmäßige sogenannte Quartalsprognosen bzw. Messung und Berechnung der tatsächlich entstandene Baulärmbelastung.

B.4.14.1.1.2 Festlegung der Kriterien für Entschädigungen

Für die Bewertung der Zumutbarkeit der durch Bauarbeiten verursachten Geräusche in der Nachbarschaft und die Leistung einer Entschädigung für Verlärmung von schutzbedürftigen Innenräumen praktisch bewährt hat sich das Abstellen zunächst auf zulässige Innenschallpegel, die aus der 24. BImSchV abgeleitet werden können. Als Zumutbarkeitsschwelle für schutzbedürftige Räume werden hier demnach folgende Beurteilungspegel (Innengeräuschpegel) herangezogen:

- Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber 40 dB(A),
- gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) tagsüber 45 dB(A),
- Schlafräume nachts 30 dB(A).

Auf der Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung dann auch keine Überschreitungen der o. g. Innengeräuschpegel von 40 dB(A), 45 dB(A) bzw. 30 dB(A) zu erwarten sind und die demnach ebenfalls als Grundlage für die Leistung einer Entschädigung in Geld für die Verlärmung von Immenräumen herangezogen werden können.

Als Zumutbarkeitsschwelle für schutzbedürftige Räume werden hier demnach folgende Beurteilungspegel außen (Außengeräuschpegel) herangezogen:

- Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber 67 dB(A),
- gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) tagsüber 72 dB(A),
- Schlafräume nachts 60 dB(A).

Mit diesem Beschluss wird deshalb eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach festgesetzt für die Tage, an denen der Außengeräuschpegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für sonstige gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) überschreitet.

Ab (gesundheitsgefährdenden) Außengeräuschpegeln von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen kann die lärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigung jedoch nicht mehr durch geldwerte Ausgleichszahlungen entschädigt werden, so dass den von Baulärm derart betroffenen Bewohnern grundsätzlich spätestens ab diesen Werten Ersatzwohnraum bzw. Ersatzschlafraum zur Verfügung zu stellen ist.

B.4.14.1.1.3 Bereitstellung von Ersatzraum

Besonders zu betrachten sind die Belange auch des Baulärmschutzes in den Fällen, in denen selbst nach Auferlegung konkreter Schutzvorkehrungen gemäß den Regelungen der AVV-Baulärm die verbleibenden Beeinträchtigungen eine Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Das Rechtsgut der Gesundheit ist von besonderer Schutzwürdigkeit, wie sich schon aus dessen grundrechtlicher Absicherung ergibt. Daraus ist – insbesondere bei vorübergehendem Baulärm – indessen nicht abzuleiten, dass Schutzvorkehrungen zwingend so zu dimensionieren sind, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht überschritten wird.

Während für unterbliebene Schutzauflagen zum Schutz des Eigentums, eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbetriebes oder anderer vermögenswerter Rechte eine finanzielle Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG generell möglich ist, scheidet diese im Hinblick auf (private) Wohnnutzungen jedoch zumindest dann aus, wenn tatsächlich eine Beeinträchtigung der Gesundheit Betroffener zu besorgen ist. Insofern wären dann auch aufwändigere Schutzvorkehrungen verhältnismäßig bzw. können derartige Beeinträchtigungen durch Ersatzraumbereitstellung vermieden werden.

Ab wann eine Gesundheitsgefährdung für letztlich nur vorübergehende Baulärm-Einwirkungen angenommen werden kann, ist bisher in keiner Vorschrift geregelt bzw. auch

nicht durch die Rechtsprechung aufgezeigt worden. Gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkungen, die etwa zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen o. ä. führen könnten, sind grundsätzlich erst bei lang andauernden Beeinträchtigungen zu erwarten. Im Interesse für die Betroffenen wird aber auch hier angenommen, dass die in der Rechtsprechung bisher nur für (dauerhaften) Verkehrslärm entwickelten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung auch für (vorübergehenden) Baulärm herangezogen werden können. Da insofern ausschließlich Wohn- bzw. Schlafräume betroffen sind, erscheint es als weitere Pauschalierung zudem zweckmäßig und ausreichend, hier ebenfalls nur gebietsunabhängige Schwellenwerte anzusetzen.

Vor diesem Hintergrund steht den betroffenen Bewohnern ab Überschreitung der Außengeräuschpegel von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen bzw. 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen grundsätzlich ein Anspruch auf Ersatzraum zu. Aufgrund der jeweils nur für einzelne Tage bzw. Nächte in dieser Höhe zu erwartenden Beeinträchtigungen kann für die Anwohner im Hinblick auf den Gesundheitsschutz ein vorübergehendes Ausweichen ab diesen angenommenen Schwellenwerten auch als erträglich angesehen werden. Auf Kosten der Vorhabenträgerin können Betroffene demnach z. B. einen Hotelaufenthalt in Anspruch nehmen. Im Übrigen ist dabei ein Ersatzraumanspruch ggf. auch entbehrlich, wenn passive Lärmschutzmaßnahmen aus dem Vorsorgeanspruch nach 16. BImSchV für den zukünftigen Verkehrslärm bereits während der Bauphase umgesetzt sind und diese entsprechend ihrer Bemessung auf höhere Beurteilungspegel zu einer ausreichenden Schutzwirkung führen. Die Vorhabenträgerin hat die Notwendigkeit einer Ersatzraumbereitstellung jeweils anhand der detaillierten Baulärmprognosen zu ermitteln und den Betroffenen den Zeitpunkt sowie die Dauer der Beeinträchtigungen frühzeitig schriftlich mitzuteilen. Auf dieser Grundlage hat sie mit den Betroffenen rechtzeitig in Verhandlungen über die weitere Vorgehensweise zu treten (auch im Zusammenhang mit sonstigen Entschädigungsansprüchen, s. o.), um die Details zur Umsetzung der konkreten Inanspruchnahme abzustimmen und zu vereinbaren.

B.4.14.1.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Während der Bauphase treten Erschütterungsimmissionen auf, u. a. durch den Einsatz von Baugeräten und Baumaschinen. Erschütterungen während der Bauzeit sind im Wesentlichen auf die Bereiche der (geplanten) Ingenieurbauwerke beschränkt. Insbesondere bei Spundwandrammungen können Belastungen durch Erschütterungsemissionen auftreten, während aus den Arbeiten für die oberirdische Streckenführung keine nennenswerten Erschütterungseinwirkungen zu erwarten sind.

Eine gezielte Prognose der aus einer Baumaßnahme zu erwartenden Erschütterungsimmissionen ist nur sehr bedingt möglich. Hierfür müssen sowohl das Bauverfahren als auch die Art und Anzahl der eingesetzten Geräte sowie eine detaillierte Kenntnis des Baugrunds be-

kannt sein. Diese ergeben sich in der Regel im Zuge einer detaillierten Ausführungsplanung bzw. in der konkreten Baustelleneinsatzplanung des Bauunternehmers.

Ebenso kann die Erschütterungssituation durch lokal eng begrenzte Veränderungen im Baugrund (z. B. lokale Versteifungen, Auftreten von Findlingen u. ä.) beeinflusst werden.

Im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind unter A.4.6.2 Nebenbestimmungen aufgenommen worden. Hierdurch wird gewährleistet, dass das Vorhaben während der Bauzeit mit den Belangen des Schutzes vor Einwirkungen durch Erschütterungen vereinbar ist. Die Vorgaben werden durch die umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert.

Viele **Einwender** befürchten erschütterungsbedingte Gesundheits- und Gebäudeschäden während der Bauphase. Es werden Vorkehrungen und Überwachungsmaßnahmen gefordert; die Einhaltung der Erschütterungswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) solle sichergestellt werden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten durch die Wahl geeigneter Baugeräte und -maschinen minimiert würden. Erschütterungen seien nur für kurze Zeit und lokal begrenzt zu erwarten, und würden sich daher im zumutbaren Rahmen halten. Es sei möglich, während der Durchführung der Baumaßnahmen die Erschütterungen messtechnisch zu überwachen und im Rahmen der Baudurchführung darauf zu reagieren, um die Anforderungen der DIN 4150 einzuhalten. Bei Umsetzung der beschriebenen Maßgaben und Vorkehrungen würden in aller Regel damit auch Gesundheitsbeeinträchtigungen und erhebliche Beeinträchtigungen durch baubedingte Erschütterungsbelastungen im Umfeld der Baumaßnahme ausgeschlossen.

Durch die entsprechenden verkehrsrechtlichen Regelungen des Straßenbaulastträgers sei sichergestellt, dass durch LKW keine Schäden an den Straßen – und somit auch an den unter der Straße liegenden Versorgungsleitungen – verursacht würden. Zudem werde eine Beweissicherung an den öffentlichen Straßen und den möglicherweise betroffenen Versorgungsleitungen durchgeführt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werde der festgestellte ursprüngliche Zustand wiederhergestellt, wenn feststehe, dass ggfs. aufgetretene Schäden bzw. Veränderungen dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen seien.

Entscheidung:

Den Befürchtungen der Einwender wird durch die Planung der Vorhabenträgerin und durch Auflagen im Planfeststellungsbeschluss (insbesondere den Nebenbestimmungen des Abschnitts A.4.6) Rechnung getragen. Die Vorhabenträgerin hat die Richtlinie „Erschütterungen und sekundärer Luftschall (DB Richtlinie 820.2050)“ nach vorheriger Zustimmung der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 06.09.2017 konzernweit und verbindlich eingeführt.

Hiernach ist die DIN 4150 beim Neubau oder bei der Änderung von Eisenbahninfrastruktur anzuwenden. Die Rechtsprechung bestätigt, dass das vorgenannte technische Regelwerk zur Bewertung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen herangezogen werden kann (BVerwG, Urt. v. 08.09.2016, Az. 3 A 5/15, juris-Rn. 107; BVerwG, Urt. v. 19.03.2014, 7 A 24/12, juris-Rn. 43 m.w.N.; BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, Az. 7 A 14/09, juris-Rn. 22 ff.).

B.4.14.1.3 Staub/Verschmutzung/Abgase im Baustellenbereich

Im Zuge der Umweltuntersuchungen wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, Klima und Luft, auf Landschaft und Erholung, Kulturgüter, Landwirtschaft und sonstige Sachgüter begutachtet. Die Umweltverträglichkeitsstudie und der Landschaftspflegerische Begleitplan wurden durch ein Planungsbüro erstellt und sind im Ergebnis nicht zu beanstanden.

Mehrere **Einwender** gehen von erhöhten baubedingten Luftverunreinigungen in Form von (Fein-) Staubaufkommen und Abgasimmissionen aus. Sie fordern geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der temporären Luftverunreinigungen. Eingesetzte Baumaschinen und Fahrzeuge sollten dem Stand der Technik entsprechen und über Partikelfilter verfügen. Einige Einwender fordern feste Asphalt- oder Teerdecken, um Staubimmissionen während der Bauzeit auszuschließen.

Die **Vorhabenträgerin** erläutert, dass durch den Baustellenverkehr im Umfeld des Baufeldes sowie entlang der Baustraßen mit erhöhten Staub- und Abgasemissionen zu rechnen sei. Sie betont, dass die während der Bauphase auftretenden Emissionen durch Baufahrzeuge und -geräte im Rahmen der vorgesehenen baubegleitenden Schutzmaßnahmen soweit wie möglich minimiert würden. Die zur Reduzierung der Staubentwicklung vorgesehenen, bedarfsabhängigen Maßnahmen – wie beispielweise die Befeuchtung des Baufeldes bzw. der Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen sowie Reifenwaschanlagen – seien ein wirksames Mittel zur Reduzierung von Staubimmissionen. Zudem seien dem Stand der Technik entsprechende, emissionsarme Baumaschinen und Baufahrzeuge zu verwenden. Es würden Vorgaben bei der Verwendung von dieselbetriebenen Baumaschinen und Fahrzeugen gemacht, wonach die zum Zeitpunkt der Bauausführung für diese Baumaschinen und Fahrzeuge geltende Richtlinien- und Gesetzeslage zu beachten seien; das schließe auch den möglichen Einsatz von Rußpartikelfiltern ein. Die bauausführenden Firmen würden verpflichtet, die geschilderten geeigneten Maßnahmen einzuhalten. Die Vorhabenträgerin ist der Auffassung, dass bei Umsetzung dieser Vorkehrungen Gesundheitsbeeinträchtigungen und sonstige erhebliche Beeinträchtigungen durch baubedingte Staubbelastungen im Umfeld der Baumaßnahme ausgeschlossen seien. Für die Einhaltung der zulässigen Abgasemissionen aus dem Straßenverkehr sei die Bezirksregierung zuständig.

Entscheidung:

Den Forderungen wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aus den Planunterlagen (u. a. Anlage 12.1, Grundlagen der Umweltplanung – GUP) ergibt sich, dass Baustraßen aus einer Schottertragschicht mit ungebundener Deckschicht bestehen sollen. In Wohngebieten sowie auf den letzten 30 m der Baustraße und dem Einmündungsbereich auf öffentlichen Straßen soll eine Asphalttragdeckschicht eingebaut werden, um Staub- und Schmutzbelastung zu minimieren. Bei Umsetzung der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Vorkehrungen (LBP-Text Anlage 10.1) sind unzumutbare baubedingte Luftverunreinigungen und damit einhergehende Gesundheitsbeeinträchtigungen sowie sonstige erhebliche Beeinträchtigungen im Umfeld der Baumaßnahme nicht zu erwarten. Es bedarf keiner weiteren Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss.

B.4.14.1.4 Beweissicherungsgutachten und Entschädigung

Einige **Einwender** fordern Entschädigungen im Falle der Nichteinhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm. Des Weiteren fordern mehrere Einwender Entschädigungen für Verschmutzungen durch baubedingte Luftverunreinigungen sowie für den finanziellen Mehraufwand durch erhöhte Reinigungsarbeiten.

Entscheidung:

Zu den Entschädigungsansprüchen bezüglich des Baulärms wird auf die Ausführungen des Abschnittes B.4.14.1.1.1 ff. und diesbezügliche Nebenbestimmungen in Teil A verwiesen. Die Forderung nach Festsetzung einer Entschädigungspflicht im Planfeststellungsbeschluss für Verschmutzungen durch baubedingte Luftverunreinigungen wird zurückgewiesen. Wie vorgehend erläutert, sind bei der Umsetzung der Vorkehrungen der Vorhabenträgerin und der Beachtung der Auflagen unter A.4.6.9 erhebliche Beeinträchtigungen durch baubedingte Staubbelastungen im Umfeld der Baumaßnahme nicht zu erwarten. Nachteilige Auswirkungen der Baumaßnahme sind regelmäßig vorübergehender Natur. Soweit sie den üblichen Umfang nicht übersteigen, sind sie als mittelbare Auswirkungen des Vorhabens entschädigungslos hinzunehmen.

Viele **Einwender**, die Beeinträchtigungen aufgrund von Erschütterungen durch den Bau und den Betrieb der Strecke fürchten, fordern Beweissicherungsmaßnahmen für ihre Gebäude.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass eine Beweissicherung auch bei einer Inanspruchnahme von Grundstücken aufgrund der Baumaßnahme sowie an möglicherweise von baubedingten Erschütterungen betroffenen Grundstücken, Gebäudeteilen und sonstigen für die Bauausführung genutzten Flächen vorgenommen werde. Die jeweilige Baufirma werde den Urzustand und den Zustand nach Abschluss der Baumaßnahme mittels Protokolls und ggf. mittels

Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentieren (gebäudetechnische Beweissicherung). Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt. Eventuelle Schäden würden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben und so der Urzustand wiederhergestellt. Die Kosten würden nach dem Verursacherprinzip von der Vorhabenträgerin getragen. Dies werde in gesonderten Entschädigungsverfahren geregelt.

Soweit hingegen durch Gutachten bzw. messtechnische Untersuchungen nachgewiesen worden sei, dass erschütterungsbedingte Schäden an den Gebäuden ausgeschlossen werden könnten und soweit Einwendergrundstücke nicht in Anspruch genommen würden, seien keine Schäden an den Immobilien infolge der Vorhabenverwirklichung zu erwarten und Beweissicherungssicherungsverfahren bzw. die Erstellung eines Bestandsgutachtens daher nicht erforderlich. Den jeweiligen Einwendern stehe es frei, auf eigene Kosten entsprechende Gutachten in Auftrag zu geben. Anderweitige Beeinträchtigungen während der Bauzeit seien entschädigungslos zu dulden.

Entscheidung:

Die Forderung nach einer vorsorglichen Beweissicherung für alle Gebäude an der Strecke wird zurückgewiesen. Ein Rechtsanspruch auf Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens unabhängig von der Betroffenheit des Eigentums besteht nicht.

Dessen ungeachtet enthält der Planfeststellungsbeschluss unter A.4.6.2 vielfältige Auflagen, die den Umgang mit baubedingten Erschütterungen regeln. Unter anderem wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens den Zustand repräsentativer Gebäuden, Gebäudeteile und sonstiger für die Bauausführung genutzter Flächen durch die jeweilige Baufirma mittels Protokoll und ggf. mittels Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentieren zu lassen. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung müssen vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt und die Beweissicherungsunterlagen vor Bauausführung den Eigentümern übergeben werden. Nach Abschluss der Baumaßnahme muss der Zustand erneut dokumentiert werden. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d. h. Schäden, werden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben. Der Urzustand wird wiederhergestellt. Die Kosten hierfür hat die Vorhabenträgerin zu tragen.

Darüber hinaus werden Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten durch die Wahl geeigneter Baugeräte und Baumaschinen minimiert. Erschütterungen erfolgen nur für kurze Zeit und lokal begrenzt. Es ist möglich, während der Durchführung der Baumaßnahmen die Erschütterungen messtechnisch zu überwachen und im Rah-

men der Baudurchführung darauf zu reagieren, um die Anforderungen der DIN 4150 einzuhalten.

Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes durch Erschütterungseinwirkungen nach Inbetriebnahme der Strecke sind nach den Prognoseberechnungen (bei Einhaltung der Anhaltswerte des Teils 3 der DIN 4150) wegen der baulichen Erschütterungsschutzmaßnahmen nicht zu erwarten. Aus diesem Grunde werden hierzu keine Beweissicherungsverfahren angeordnet.

B.4.14.2 Betriebsbedingte Schallimmissionen

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)) bilden den gesetzlichen Rahmen für Schallschutzmaßnahmen.

Danach ist bei der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese Verpflichtung zum Lärmschutz, die auch als Lärmvorsorge bezeichnet wird, wird allerdings nur ausgelöst, wenn ein Schienenweg entweder neu gebaut oder wesentlich geändert wird.

Durch das Vorhaben wird der bestehende zweigleisige Schienenweg um ein durchgehendes Gleis baulich erweitert, so dass eine wesentliche Änderung eines Schienenweges im vorgenannten Sinn gegeben ist (§ 41 Abs. 1 BImSchG, § 1 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 (Ausgabe 1990). Die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) findet Anwendung. Die Berechnung hat getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen. (§ 4 Abs. 1 der 16. BImSchV). § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV legt fest, dass der Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten darf:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen tags 57 dB(A) und nachts 47 dB(A),
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A),
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A),
4. in Gewerbegebieten tags 69 dB(A) und nachts 59 dB(A).

Ergänzend wurde auf Grundlage der Ermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 3 BImSchG die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) erlassen. Diese Verordnung legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen (sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen) fest, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Eine solche Überschreitung ist dann gegeben, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) ganz unterbleiben oder die getroffenen Maßnahmen nicht zu einer vollständigen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte führen.

Für den Fall, dass Lärmvorsorgemaßnahmen bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen keinen ausreichenden Schutz gewähren und Lärmbeeinträchtigungen (z. B. für Außenwohnbereiche, insbesondere Terrassen und Balkone) durch Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte verbleiben, kann nach § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG in Verbindung mit § 74 Abs. 2 VwVfG eine Entschädigung in Geld gewährt werden.

B.4.14.2.1 Aktiver Schallschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. In der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13) wurde geprüft, ob der geplante Ausbau der Strecke 2270 im PFA 3.3 zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV führt und damit ein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst wird. Dabei hat die Vorhabenträgerin für das Ausbauvorhaben eine schalltechnische Untersuchung gemäß der 16. BImSchV durchgeführt, wobei sie unter anderem die „Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen“ des EBA vom 15.06.2009 zugrunde legt (siehe Anlage 13.1, Erläuterungsbericht Schall).

Die Vorhabenträgerin beschreibt die örtlichen Gegebenheiten wie folgt: Der PFA 3.3 unterteilt sich in Bezug auf die Nutzungen in drei Teilbereiche. Zu Beginn des Planfeststellungsabschnittes bei km 53,500 befindet sich der Ortsteil Berg der Stadt Emmerich. Bei der Bebauung handelt es sich um Wohngebäude im Außenbereich. Ab km 54,2 beginnt der Ortsteil Praest der Stadt Emmerich. Bei der Bebauung beiderseits der Bahnstrecke handelt es sich um Wohngebiete und Wohngebäude im Außenbereich. Im Anschluss an Praest liegt der Ortsteil Vrasselt der Stadt Emmerich mit Wohn- und Mischgebieten südlich der Bahnstrecke. Nördlich der Bahnstrecke befinden sich entlang der Broichstraße Wohngebäude im Außen-

bereich. Am Ende des Planfeststellungsabschnittes schließt sich Gewerbebebauung an. Die Bebauung im Planfeststellungsabschnitt ist überwiegend gekennzeichnet von Einzel- und Reihenhäusern mit zwei Vollgeschossen. Der PFA 3.3 besitzt eine ebene Topographie.

B.4.14.2.1.1 Anwendung der Richtlinie „Schall 03“ (Ausgabe 1990)

Einwendungen, die sich gegen die Anwendung der Schall 03 (Ausgabe 1990) richten, werden zurückgewiesen. Inzwischen ist eine Änderung der 16. BImSchV nebst Einführung der Schall 03 in der neuen Fassung zum 18.12.2014 erfolgt. In § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV ist geregelt, dass für Vorhaben, für die bis zum 31.12.2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31.12.2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden ist. Insofern ist die Schall 03 (Ausgabe 1990) im Rahmen dieses Verfahrens anzuwenden. In der Schall 03 sind sowohl die anzunehmenden Eingangswerte (z. B. Zugarten und -längen, Geschwindigkeiten, Höhen der Emissions- und Immissionsorte) als auch die zu berücksichtigenden Kriterien (z. B. Schallreflexionen, Abschirmung, Schallabsorption) klar geregelt. Sie gibt außerdem die anzusetzenden Rechenschritte und Formeln vor.

B.4.14.2.1.2 Grundlagen der Schallprognose

Die Einwendungen, die sich gegen die Verkehrsprognose 2025, 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. Nähere Erläuterungen hierzu finden sich im Abschnitt B.4.6.

Mehrere **Einwender** kritisieren die Berechnungen der Schallpegel nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen a.F. (Schall 03 a.F.). Sie fordern, dass stattdessen Messungen des Ist-Zustandes durchgeführt werden bzw. dass der tatsächliche Lärmpegel nach der Realisierung des Vorhabens durch Messungen überprüft wird. Die Messungen sollen durch unabhängige Institutionen durchgeführt und die Veröffentlichung der Daten zur Kontrolle des Betriebs verbindlich angeordnet werden. Zudem sei in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, dass im Fall der Überschreitung nachzubessern und/oder Entschädigung zu zahlen sei.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass das angewendete Berechnungsverfahren verbindlich vorgeschrieben sei. In der Schall 03 a.F. seien sowohl die zugrunde zu legenden Eingangswerte (z. B. Zugarten, -längen, Geschwindigkeiten, Höhen der Emissions- und Immissionsorte) als auch die zu berücksichtigenden Kriterien (z. B. Schallreflexionen, Abschirmung, Schallabsorption) klar geregelt. Zudem würden auch die anzusetzenden Rechenschritte und Formeln vorgegeben. In den schalltechnischen Berechnungen hätten diese Berechnungs-

grundlagen Anwendung gefunden. Die Lage der Baumaßnahme und die Lage der Immissionsorte sowie abschirmende Hindernisse seien in ein dreidimensionales Berechnungsmodell übernommen worden und bildeten somit ein Abbild der tatsächlichen Situation. In den schalltechnischen Berechnungen hätten genau diese Berechnungsgrundlagen Anwendung gefunden. Die Anwendung anderer Berechnungsverfahren sei rechtlich nicht zulässig. Auch Messungen seien nach der 16. BImSchV nicht vorgesehen und im Hinblick auf die Lärmwirkung des Vorhabens bzw. für die Beurteilung eines zukünftigen Zustandes weder geeignet noch zielführend. Nur durch Berechnungen sei es möglich, zufällige Schallereignisse auszuschließen sowie die noch nicht real existierende, aber prognostizierte und in der Regel höhere, zukünftige Verkehrsbelastung zu berücksichtigen. Die Forderung nach der Durchführung von Langzeitmessungen an sämtlichen betroffenen Gebäuden werde zurückgewiesen. Eine Nachmessung sei prinzipiell möglich, aber nur in den Gebäuden sinnvoll, in denen eine Beweissicherungsmessung vor der Ausbaumaßnahme durchgeführt worden sei. Nur dann sei der direkte Vergleich der beiden Situationen „vorher“ und „nachher“ möglich.

Entscheidung:

Die Forderung nach einer Messung der Schallpegel wird zurückgewiesen. Messungen sind in der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Dies ergibt sich aus der Auslegung von Wortlaut und Entstehungsgeschichte der 16. BImSchV, die keine anderweitige Auslegung nach Gesetzeszusammenhang oder Sinn und Zweck zulässt. Der Wortlaut der 16. BImSchV, 2. Anlage verlangt ausdrücklich eine „Berechnung“ der Schallpegel. Aus der Bundesrats-Drucksache 661/89, S. 37 geht hervor, dass es die Absicht des Gesetzgebers war, Berechnungen anstelle von Messungen anzuordnen, um bessere Ergebnisse zu erzielen. Daher ist die Forderung nach Messungen im Hinblick auf die Lärmwirkung des Vorhabens nicht zielführend.

Zu der Forderung nach Nebenbestimmungen für den Fall der Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV enthält der Planfeststellungsbeschluss unter A.4.6.1.5 und A.4.6.5 Nebenbestimmungen.

Viele **Einwender** bemängeln, dass die westlichen, östlichen oder aus dem Nord-Osten kommenden Winde, die zu einer deutlichen Überschreitung der Grenzwerte führten, in der Auswertung nicht berücksichtigt worden seien. Eine besondere Beeinträchtigung ergebe sich hier beim Schlafen mit offenem Fenster. Aufgrund der vorgenannten Argumente fordern mehrere Einwender eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung.

Entscheidung:

Die Einwendungen sind gegenstandslos. Das Berechnungsverfahren der "Schall 03" berücksichtigt eine „Mitwindsituation“, d. h. dass immer eine Windrichtung von der Schallquelle zum

Empfänger angenommen wird. Zudem gilt, dass nach der einschlägigen Schall 03 a.F. das Berechnungsverfahren so normiert ist, dass in der Summe eher günstige Ausbreitungsbedingungen vorausgesetzt werden (schallausbreitungsfördernder leichter Wind – ca. 3m/s – von der Lärmquelle zum Immissionsort, Temperaturinversion). Bei anderen Windrichtungen oder Temperaturschichtungen könnten – insbesondere in großen Entfernungen von der Quelle – auch erheblich niedrigere Werte vorkommen.

B.4.14.2.1.3 Lärmschutz über die Maßgaben der 16. BImSchV hinaus

Mehrere **Einwender** fordern einen über die Maßgaben der 16. BImSchV hinausgehenden Lärmschutz. Sie begründen dies mit dem an- und abschwellenden Charakter von Schienenlärm, welcher zu besonders hohen **Lärmspitzen** führe und mit einer entsprechenden Lästigkeit einhergehe. Die Einwender berufen sich dabei auf die Studie „Burden of Disease from Environmental Noise“ der Weltgesundheitsorganisation WHO. Die WHO empfehle in den „Night Noise Guidelines for Europe“ (2009) als Zwischenziel Grenzwerte von 40 dB(A) in der Nacht.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** hält vor dem Hintergrund u. a. der „Night Noise Guidelines for Europe“ der WHO (2009) Mittelungspegel und die Richtlinie Schall 03 sowie die Berücksichtigung des Schienenbonus nicht für eine sachgerechte Beurteilungsgrundlage. Sie seien aus Sicht des vorbeugenden Gesundheitsschutzes abzulehnen, insbesondere bei einem solchen zukunftsorientierten Projekt und dem davon betroffenen großen Bevölkerungskollektiv.

Teilweise fordern **Einwender**, dass über die Werte der 16. BImSchV hinaus, die Grenzwerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – eingehalten werden sollten, um die Planungshoheit der Gemeinden nicht zu gefährden. Die 16. BImSchV verstoße gegen das Untermaßverbot und werde der Schutzpflicht des Gesetzgebers aus Art. 2 Abs. 2 GG nicht gerecht. Zudem sei die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU Umgebungslärmrichtlinie) und der §§ 47a-47f BImSchG sowie der Vierunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung, 34. BImSchV) zu berücksichtigen. Die Vorhabenträgerin habe die Bewandtnis der §§ 47a ff. BImSchG falsch gedeutet, indem sie davon ausgegangen sei, dass bis zur Festlegung der Verwendung von gemeinsamen Bewertungsmethoden für die Bestimmung der Lärmindizes die nationalen Lärmindizes – als diese sei die 16. BImSchV gedeutet worden – verwendet werden könnten. Richtigerweise seien die Werte der 16. BImSchV aber nicht als Lärmindizes anzusehen. Außerdem könne die Bundesregierung auch nicht darüber entscheiden, wann die §§ 47a-47 BImSchG de facto in Kraft träten. Vereinzelt wird gefordert,

dass die Grenzwerte der Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete und Gewerbegebiete auch im Außenbereich Anwendung finden sollten. Es gebe eine Zumutbarkeitsgrenze.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die akustische Situation an Schienenverkehrswegen wird neben anderen Einflüssen in erster Linie von der Anzahl der Schallereignisse (Zugzahlen), der Dauer des einzelnen Schallereignisses (Länge der Züge) und dem Spitzenschallpegel des einzelnen Schallereignisses bestimmt.

Es besteht in der Lärmforschung darüber Einigkeit, dass der energieäquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) als ein geeignetes Maß für die Beurteilung von Verkehrslärm anzusehen ist. Physikalisch stellt der energieäquivalente Dauerschallpegel ein Dosismaß dar, das sowohl die Pegelspitzen als auch die Häufigkeit der Schallereignisse berücksichtigt. Unter Dosismaß versteht man eine Größe, deren Wert sich um jedes einzelne Ereignis vergrößert und die in ihrem Wert nicht kleiner werden kann, wenn Ereignisse mit niedrigeren Werten hinzukommen. Dabei wird der Mittelungspegel durch logarithmische Addition der gesamten Schallenergie aller Züge in einem festgelegten Zeitabschnitt berechnet. Der so berechnete Mittelungspegel liegt erheblich höher als ein „arithmetischer Mittelwert“ der Pegelwerte. Für die Ermittlung der Lästigkeit von Schienenlärm ist eine Mittelung auf den energieäquivalenten Dauerschallpegel die geeignete Berechnungsmethode. Nicht alleine der **Spitzenschallpegel** ist ausschlaggebend für das Maß der die Belastung, sondern auch die Häufigkeit und die Dauer der Schallereignisse, mithin also Zugzahlen und die Zuglängen.

Forderungen, ausschließlich den Spitzenschallpegel als Grundlage für den gesetzlich erforderlichen Schallschutz zugrunde zu legen, hätten zur Folge, dass die Anzahl der Schallereignisse (Zugzahlen) und die Dauer des einzelnen Schallereignisses völlig unberücksichtigt blieben. Bei Zugrundelegung des Spitzenpegels müsste eine Strecke, die mit einem Zug pro Tag befahren wird, genauso beurteilt werden, wie wenn 100 Züge pro Tag auf dieser Strecke fahren würden. Dies würde allen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung zuwiderlaufen.

Auch die Rechtsprechung hat bestätigt, dass der Verordnungsgeber mit dem von ihm gewählten Verfahren, ausschließlich auf die jeweiligen Mittelungspegel abzustellen und Maximalpegel oder mittlere Maximalpegel nicht gesondert zu berücksichtigen, sein normatives Ermessen bei der Festsetzung von Immissionsgrenzwerten nicht überschritten hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 05.03.1997, Az. 11 A 25/95, juris).

Für die Anwendung anderer Maßstäbe als der schalltechnischen Untersuchung nach Maßgabe der 16. BImSchV besteht keine rechtliche Grundlage. Andere Beurteilungsgrundlagen,

wie z. B. die Studie „Burden of Disease from Environmental Noise“ der WHO haben nicht den Status einer rechtsverbindlichen Regelung.

B.4.14.2.1.4 Schienenbonus

Viele Einwendungen richten sich dagegen, dass die Vorhabenträgerin in ihren Planungen den sog. „Schienenbonus“ zugrunde gelegt hat.

Auch nach Ansicht der **Stadt Emmerich am Rhein** soll es bei der vorliegenden Planung keine Besserstellung durch die Anrechnung des Schienenbonus geben. In anderen Schienenabschnitten auf demselben Güterverkehrskorridor Rotterdam – Genua, z. B. im Streckenabschnitt im oberen Rheintal (Baden-Württemberg), komme in einem Pilotprojekt der Schienenbonus bereits nicht mehr zur Anrechnung. Angesichts dessen könne die Stadt nicht akzeptieren, dass die Planfeststellungabschnitte (PFA), die als erste ins Verfahren gegangen seien, schlechter gestellt werden sollten.

Auch das **Landesbüro der Naturschutzverbände** fordert die Erstellung eines Lärmschutzkonzeptes ohne Anwendung des Schienenbonus.

Die **Vorhabenträgerin** trägt hierzu vor, die Maßnahme sei gemäß der 16. BImSchV schalltechnisch untersucht und beurteilt worden. Dies entspreche der geltenden Rechtslage. Die Anwendung anderer Beurteilungsgrundlagen sei rechtlich nicht zulässig. Durch den dreigleisigen Ausbau der Strecke würden umfangreiche Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die in diesem Zusammenhang durchgeführte sorgfältige Abwägung bezüglich der Schallschutzmaßnahmen sei im Sinne der gesetzlichen Grundlagen unter Berücksichtigung des Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen erfolgt. Durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen nähmen die Beurteilungspegel im gesamten PFA 3.3 ab. Allein deshalb sei das Vorhaben „aus Sicht des vorbeugenden Gesundheitsschutzes“ positiv zu bewerten.

Der Schienenbonus sei aufgrund der wissenschaftlichen Erkenntnis festgesetzt worden, dass die allgemeine Lästigkeit von Schienenverkehrslärm gegenüber Straßenverkehrslärm mit gleichem Mittelungspegel deutlich geringer ausfalle. Der Ansatz des Schienenbonus sei durch ständige höchstrichterliche Rechtsprechung als rechtmäßig anerkannt. Mit dem Gestaltungsspielraum des Verordnungsgebers gehe die Verpflichtung einher, die jeweiligen Normen unter Kontrolle zu halten und ggf. neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten. In Befolgung dieser Pflicht sei die Berechtigung des Schienenbonus untersucht worden, wobei auch neue Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt worden seien. In dieser Untersuchung sei die Entscheidung getroffen worden, ab dem 01.01.2015 für neue Schienenbauprojekte die lärmschutzrechtliche Privilegierung nicht mehr anzuwenden. Es gebe aber keine Anhaltspunkte dafür, dass ungeachtet dieser Entscheidung die Beibehal-

tung dieser Regelung völlig unvertretbar und mit dem staatlichen Schutzauftrag aus Art. 2 Abs. 2 GG, Gesundheitsbeeinträchtigungen zu unterbinden, offensichtlich nicht mehr vereinbar sei.

Zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe/Basel sei insoweit anzumerken, dass Bund und Land im Rahmen der Planfeststellung ohne eine gesetzliche Verpflichtung eine Vereinbarung zur Finanzierung der sich ergebenen Mehrleistungen im Schallschutz abgeschlossen hätten. Die Genehmigungsplanungen für die Planfeststellungsverfahren der Ausbaustrecke Emmerich/ Oberhausen konnten jedoch nur auf Basis der aktuellen gesetzlichen Grundlage eingereicht werden. Eine Finanzierung der Mehrleistungen beim Absehen vom Schienenbonus durch die Vorhabenträgerin oder durch einen Dritten sei nicht möglich bzw. ersichtlich.

Aufgrund der somit bis zum 31.12.2014 zulässigen Berücksichtigung des Schienenbonus entsprächen die Planfeststellungsunterlagen dem geltenden Recht. Eine auf Erzielung von Baurecht gerichtete Planung müsse auf Grundlage aktuellen Rechts erfolgen, daher sei der Schienenbonus für die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen gültig.

Dies ist nach Ansicht der **Anhörungsbehörde** nachvollziehbar und überzeugend. Der in der 16. BImSchV auf Grund von § 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 dB(A) sei ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht worden sei. Von der Anwendung des genannten Abschlags könne bereits vor dem 1. Januar 2015 abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen würden (§ 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 BImSchG).

Die rechtlichen Voraussetzungen für den Wegfall des Schienenbonus lägen nicht vor. Die Offenlage der Planunterlagen sei am 08.03.2012 im Amtsblatt der Stadt öffentlich bekanntgemacht worden. In der Zeit vom 19.03.2012 bis einschließlich 18.04.2012 hätten die Planunterlagen zur allgemeinen Einsichtnahme im Rathaus der Stadt ausgelegen. Somit sei die Offenlage der Planunterlagen vor der Abschaffung des Schienenbonus erfolgt. Eine Kostenübernahme i. S. d. § 46 Abs. 1 S. 2 und 3 BImSchG liege nicht vor.

Entscheidung:

Die Einwendungen gegen die Anwendung des Schienenbonus werden zurückgewiesen. Die Übergangsregelung des § 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG i. V. m. § 4 Abs. 3 16. BImSchV, wonach in Planfeststellungsverfahren, in denen die Auslegung der Planunterlagen vor dem 31.12.2014 erfolgt ist, der Schienenbonus weiter zu berücksichtigen ist, gilt für den PFA 3.3

der ABS 46/2. Die Offenlage der Planunterlagen hat vor dem 31.12.2014 stattgefunden, s. o. B.1.3.2. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Anwendbarkeit des Schienenbonus für die vorliegende Ausbaustrecke ausdrücklich bestätigt (BVerwG, Urteil vom 13.12.2018 zum PFA 1.1 der ABS 46/2, Az. 3 A 17.15).

B.4.14.2.1.5 Das BüG (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.

Bezüglich der Maßnahme „Besonders überwachten Gleis“ (BüG) fordert die **Stadt Emmerich am Rhein** eine Nachweisführung zur Effizienz des Lärmschutzes und hierbei insbesondere die regelmäßige Vorlage der Nachweise über die jeweils erfolgte Prüfung und ihr Ergebnis (Prüfungsprotokolle) bei der Kommune sowie eine Abstimmung hinsichtlich der Nachbearbeitung der Gleisanlagen. Außerdem fordert die Stadt Emmerich am Rhein, das Schleifen der Schienen im Vorfeld jeweils bei ihr anzuzeigen.

Auch einige **Einwender** fordern, das BüG turnusgemäß zu überprüfen und die Schallmessungsprotokolle zur öffentlichen Einsicht auszulegen.

Die **Vorhabenträgerin** trägt vor, die akustische Wirksamkeit des BüG werde gemäß den Vorgaben des EBA regelmäßig überprüft und bei Abweichungen wiederhergestellt. Die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen würden entsprechend dem Stand der Technik in Einklang mit den einschlägigen Zulassungsrichtlinien hergestellt und abgenommen. Damit sei ihre Wirksamkeit sichergestellt. Die Kontrolle der regelmäßigen Maßnahmen erfolge durch das EBA. Die regelmäßige Vorlage der Nachweise über die jeweils erfolgte Prüfung und ihr Ergebnis sowie die vorherige Anzeige der Schleifarbeiten bei der Stadt seien grundsätzlich nicht vorgesehen. Die Vorhabenträgerin sei jedoch bereit, der Stadt die Ergebnisse zur Verfügung zu stellen.

Die Gegner des BüG führen aus, dass die Lärmemissionen von Güterzügen darauf beruhten, dass die Räder selbst nicht rund liefen. Daher sei die Ursache unmittelbar an den Rädern zu bekämpfen, nämlich durch den Einsatz von Flüsterbremsen aus Verbundstoffen anstelle der althergebrachten Graugussbremsen. Es solle ein Anreiz für eine entsprechende Umrüstung durch eine entsprechende Gestaltung des Trassenpreissystems geschaffen werden.

Die **Vorhabenträgerin** beruft sich auf die Verfügung des EBA vom 16.03.1998, „Pegelabschlag für das BüG gemäß der Fußnote zur Tabelle C (Korrekturglied DFb) der Anlage 2 zu § 3 16. BImSchV,“ veröffentlicht im Verkehrsblatt, Heft 7 – 1998, Seiten 262 ff. Danach sei das Verfahren des BüG als Schallschutzmaßnahme an der Quelle noch vorrangig vor aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen einzusetzen.

Gemäß der Rechtsauffassung des Umweltbundesamtes, welche im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urt. v. 15.03.2000, Az. 11 A 42/97), stehe, sei das BüG als geeignetes Mittel anerkannt, um den Lärm an der Quelle seiner Entstehung zu mindern. Im statistischen Mittel sei ein Lärmminderungseffekt von 3,8 dB(A) nachgewiesen. Somit sei der in die Berechnung eingearbeitete Gleispflegeabschlag von 3 dB(A) als rechtssicher anzusehen. Hingegen handele es sich bei der Art der Bremsen um eine Frage der Betriebsbeschränkung. Somit finde eine Abwägung, ob das BüG oder Flüsterbremsen die effektivere Schallschutzmaßnahme seien, im Rahmen der Planfeststellung nicht statt, da lediglich das BüG planfestgestellt werden könne.

Sofern einige Einwender das BüG auch als selbstverständliche Erhaltungsmaßnahme werteten, sei dem entgegenzuhalten, dass dieser Wertung nicht gefolgt werden könne, da das BüG nicht schon kraft Gesetzes verpflichtend umzusetzen sei, sondern erst aufgrund einer ausdrücklichen Regelung im Planfeststellungsbeschluss gemäß der Schall 03 eigenständig schallmindernd zugunsten der Vorhabenträgerin in die Lärmberechnung einfließe.

Entscheidung:

Die Einwendungen gegen das BüG und die Forderungen, die Schallmessungsprotokolle offen zu legen bzw. der Stadt Emmerich zur Verfügung zu stellen, werden zurückgewiesen.

Begründung:

Die Maßnahme „besonders überwachtes Gleis“ (BüG) ist nach der Verfügung des EBA vom 16.03.1998 (Az: Pr. 1110 Rap/Rau 98, veröffentlicht im Verkehrsblatt (VkBl), Heft 7- 1998, S. 262 f. und der Ergänzungsverfügung vom 19.08.2008) als Maßnahme gemäß der amtlichen Anmerkung in Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 16. BImSchV a. F. als eine besondere Vorkehrung zur zusätzlichen dauerhaften Lärmminderung anzusehen. Gemäß der Verfügung des EBA ist eine dauerhafte zusätzliche Pegelminderung von 3 dB(A) nachgewiesen und ein Gleispflegeabschlag für das BüG-Verfahren daher sachgerecht. Die Gewährleistung des dauerhaften Schallschutzes beim BüG wird in der Verfügung des EBA vom 19.08.2008 hinsichtlich der Messintervalle des Schleifens und der Dokumentation der Arbeiten beschrieben. Darin ist festgelegt, dass innerhalb von 10 Monaten nach Erreichen der „Schallmesswagenanzeige von >2 dB“ die Schleifarbeiten erfolgen müssen. Weiter heißt es: „Unter Berücksich-

tigung einer mittleren Pegelzunahme von 0,7 bis 0,8 dB/Jahr kann davon ausgegangen werden, dass in den maximal 10 folgenden Monaten der Schallpegelabschlag von 3 dB nicht unterschritten wird.“ Hierzu sind in unter A.4.6 Nebenbestimmungen aufgenommen worden. Die akustische Wirksamkeit wird gemäß den Vorgaben des EBA regelmäßig überprüft und bei Abweichungen wiederhergestellt. Die Kontrolle der regelmäßigen Maßnahmen ist gewährleistet und erfolgt durch das EBA. Auch der Verordnungsgeber hat das BÜG-Verfahren als „lärmmindernde“ Maßnahme eingeordnet. Sie ist seit der 16. BImSchV 2014 explizit in Ziffer 4.5 der Anlage 2 zu deren § 4 geregelt. Für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren ist gemäß § 4 Abs. 3 16. BImSchV 2014 indes noch die Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 16. BImSchV a. F. maßgeblich, die – anders als die aktuelle Bestimmung – keine zugartenabhängigen Mittelwerte vorsieht (BVerwG, Urt. v. 15.03.2000, Az. 11 A 42/97, juris-Rn. 36). Die Rechtsprechung hat neben dem Schienenbonus auch diese Übergangsregelung bestätigt. Zudem haben das Bundesverwaltungsgericht und im Anschluss der Hessische Verwaltungsgerichtshof darauf verwiesen, dass selbst bei klotzgebremsten Zügen im Mittel ein Lärmminderungseffekt von 3,8 dB(A) nachgewiesen werden könne und ein Gleispflegeabschlag von 3 dB(A) daher nicht zu beanstanden sei (BVerwG, Urt. v. 15.03.2000, Az. 11 A 42/97, juris-Rn. 37; BVerwG, Beschl. v. 22.08.2007, Az. 9 B 8.07, juris-Rn. 4; Hess. VGH, Urt. v. 17.11.2011, Az. 2 C 2165/09.T, juris-Rn. 192). Somit ist der in die Berechnung eingearbeitete Gleispflegeabschlag von 3 dB(A) als rechtssicher anzusehen.

Eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, die Gemeinde regelmäßig über Messungen im Rahmen des BüG zu informieren, ihr die Messprotokolle zur Verfügung zu stellen und sie über Gleispflegemaßnahmen zu informieren, kommt mangels einer diesbezüglichen eigenen Rechtsposition, die sich dem Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG zuordnen ließe, nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.06.2021, Az. 7 A 10.20).

B.4.14.2.1.6 Schallschutzuntersuchung in den Ortsteilen

- Ortsteil Berg

Die Bebauung im Ortsteil Berg liegt zwischen dem Beginn des PFA bei km 53,246 und dem Beginn des Ortsteils Praest bei km 53,800. Die Bebauung besteht aus Wohngebäuden im Außenbereich.

Insgesamt hat die Vorhabenträgerin bei 36 Gebäuden überprüft, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Die Ergebnisse zeigen, dass bei 27 Gebäuden die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 71 dB(A) nachts. Im Rahmen des Variantenvergleichs (Anlage 13.6) wurde festgestellt, dass aufgrund der hohen, im gesundheitsgefährdenden Bereich liegenden Pegel eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m über SO und das besonders überwachte Gleis vorzu-

sehen sind. Die vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen bewirken eine mittlere Pegelminderung von 6,7 dB(A). Der Maximalpegel wird auf 60 dB(A) im Tages- und Nachtzeitraum begrenzt. Somit ist auch die Freiraumnutzung nicht mehr beeinträchtigt.

Weiter werden bei allen Gebäuden die Tagesgrenzwerte und bei 20 Gebäuden die Nachtgrenzwerte eingehalten.

Es verbleiben 7 Gebäude mit Überschreitungen im Nachtzeitraum. Trotz der hohen Betroffenheit ist die Maßnahme noch als verhältnismäßig anzusehen.

- Ortsteil Praest

Der Ortsteil Praest liegt zwischen km 54,200 und dem Beginn des Ortsteils Vrasselt bei km 56,300. Die Bebauung besteht aus Wohngebäuden in Wohngebieten und Wohngebäuden im Außenbereich entlang der Grüne Straße und der B 8.

Insgesamt hat die Vorhabenträgerin bei 490 Gebäuden überprüft, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Die Ergebnisse zeigen, dass bei insgesamt 488 Gebäuden die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 75 dB(A) tags und nachts. Im Rahmen des Variantenvergleichs (Anlage 13.6) wurde festgestellt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden mit einer Höhe von 2 m bis 4 m über SO nördlich der Bahnanlage, mit einer Höhe von 4 m über SO südlich der Bahnanlage, einer Mittelwand mit 3 m über SO und das besonders überwachte Gleis (BüG) erforderlich, aber auch ausreichend sind. Diese Schallschutzmaßnahmen bewirken im Mittel eine Pegelminderung von 10,0 dB(A). Die maximale Pegelminderung beträgt 17,5 dB(A).

Die Immissionsgrenzwerte im Tageszeitraum können mit Ausnahme von vier Gebäuden an allen anderen Gebäuden eingehalten werden. Im Nachtzeitraum werden bei 281 Gebäuden die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Es verbleiben 181 Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, für welche passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Gegenüber der Variantenuntersuchung ergeben sich Abweichungen der Restbetroffenheiten, da die Mittelwand um 100 m verlängert wurde.

- Ortsteil Vrasselt

Der Ortsteil Vrasselt liegt zwischen km 56,300 und dem Beginn der Gewerbegebiete der Stadt Emmerich am Rhein bei km 57,700. Die Bebauung besteht aus Wohngebäuden in Wohngebieten und Mischgebieten südlich der Bahnstrecke und Wohngebäuden im Außenbereich entlang der Broichstraße nördlich der Bahnstrecke.

Insgesamt wurde bei 482 Gebäuden überprüft, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Die Ergebnisse zeigen, dass bei insgesamt 479 Gebäuden die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 74 dB(A) tags und nachts. Im Rahmen des Variantenvergleichs (Anlage 13.6) wurde festgestellt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden mit einer Höhe von 4 m über SO südlich der Bahnanlage, einer Mittelwand mit 3 m über SO und des besonders überwachten Gleises (BüG) als erforderlich und verhältnismäßig anzusehen sind. Diese Schallschutzmaßnahmen bewirken im Mittel eine Pegelminderung von 10,7 dB(A). Die maximale Pegelminderung beträgt 18,7 dB(A). Für die Wohngebäude im Außenbereich sind aktive Schallschutzmaßnahmen (Anlage 13.6) als unverhältnismäßig anzusehen. Der Bau der Mittelwand und das besonders überwachte Gleis (BüG) für Vrasselt bewirken jedoch eine Pegelminderung von 4 bis 5 dB(A).

Die Immissionsgrenzwerte im Tageszeitraum können mit Ausnahme von vier Gebäuden an allen anderen Gebäuden eingehalten werden. Im Nachtzeitraum werden bei 407 Gebäuden die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Es verbleiben 68 Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Gegenüber der Variantenuntersuchung ergeben sich Abweichungen der Restbetroffenheiten, da die Spurplanung an die Mittelwand angepasst wurde.

B.4.14.2.1.7 Berücksichtigung der Vorbelastung

Die **Stadt Emmerich am Rhein** wendet sich gegen die (angebliche) Ansicht der Vorhabenträgerin, eine Differenzierung nach Vorbelastungen (bestehende Strecke) und zusätzlichen Auswirkungen (geplantes Vorhaben) sei mangels geeigneter Standards und Maßstäbe nicht möglich. Untersuche man die funktionalen Auswirkungen, die mit der Erhöhung der Streckenkapazität dieser zweigleisigen Strecke verbunden sein könnten, orientiere man sich an der gegenwärtigen Situation, die in Form von Zählungen, Berechnungen oder Messungen vorläge. Außerdem fuße die Planunterlage auf den Bestandszahlen aus dem Jahre 2008 (83 Güterzüge pro Tag), gesplittet in Güter- und Personenverkehre. In der Prognose orientiere sich die Vorhabenträgerin am Horizont 2025, so dass anhand der Lärm- und Erschütterungsprognosen und orientiert an den Rahmenbedingungen in Form von Lärmsanierungswerten und anderen Regelwerken, durchaus Aussagen zu den Auswirkungen auf die Wohngebäude an der Strecke möglich seien.

Auch einige **Einwender** fordern, dass die Lärmvorbelastung in die Lärmberechnung mit einfließe. Um einer Überschreitung der Grenzwerte durch Lärmeinwirkungen auf Wohneinheiten vorzubeugen, seien zusätzliche Maßnahmen in der Planfeststellung verbindlich zu regeln.

Die **Vorhabenträgerin** trägt hierzu vor, die Stadt habe die Aussage der Vorhabenträgerin in den Vorbemerkungen in Kap. 1.7 der Anlage 12.1 bzgl. der Auswirkungsprognose nicht kor-

rekt zitiert. Es gebe Umweltaspekte, bei denen sich die Auswirkungen anhand der Zugzahlen rechnerisch exakt zwischen Vorbelastung und Zusatzbelastung des Vorhabens differenzieren ließen, z. B. Schall- und Erschütterungswirkungen. Für viele andere Umweltaspekte fehlten aber fachliche Standards und Maßstäbe, um eine abgesicherte Einschätzung der Erheblichkeitsschwelle nach Belastungsintensitäten und damit eine Differenzierung der Erheblichkeit nach Vorbelastung und Zusatzbelastung treffen zu können. Die Aussage betreffe insofern vor allem die weiteren Schutzgutbetrachtungen, z. B. die Bewertung von anlagenbedingten Trennwirkungen für Tiere durch das dritte Gleis, die absolute Zunahme von Vogelkollisionen durch die Zunahme der Zugzahlen oder die Auswirkungen auf die Wasserqualität von Vorflutern durch zusätzliche Einleitmengen. Bezüglich der Schall- und Erschütterungsimmissionen seien Vorbelastungen in den Planfeststellungsunterlagen in Form von Isophonenlinien „Ist-Situation“ (Schall) und erschütterungstechnischen Beweissicherungen (Erschütterungen) dokumentiert.

Die **Vorhabenträgerin** ist der Ansicht, dass jeder Verkehrsträger gesondert zu betrachten sei. Die Vorschriften nach § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV, insbesondere die Schall 03, seien das für den Schienenverkehr allein gültige Regelwerk.

In diesem Zusammenhang weist die **Anhörungsbehörde** auf das Urteil des BVerwG vom 08.09.2016 (Az. 3 A 5.15) hin. Darin habe das Gericht noch einmal seine bisherige ständige Rechtsprechung bestätigt, wonach eine Vorbelastung demjenigen nicht entgegengehalten werden könne, dessen Grundstücksbelastung nach dem Streckenausbau die Schwelle der grundrechtlichen Unzumutbarkeit übersteige. Das Gericht führe dazu aus: „Die Vorbelastung und die durch die wesentliche Änderung eines Schienenweges entstehende zusätzliche Geräuschbelastung dürfen zu keiner Gesamtbelastung führen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. In solchen Fällen ist eine Schutzminderung, die durch die Berücksichtigung einer Vorbelastung bewirkt würde, mit Verfassungsrecht nicht vereinbar.“

Entscheidung:

Die Einwendungen der Stadt Emmerich am Rhein werden zurückgewiesen. Es besteht kein Rechtsanspruch auf grundsätzliche Einbeziehung der Vorbelastungen bei der Lärmberechnung. Vorbelastungen sind nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG nur dann zu berücksichtigen, wenn die Vorbelastung und die durch die wesentliche Änderung des Schienenweges entstehende zusätzliche Geräuschbelastung zu einer Gesamtbelastung führen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen (vgl. statt vieler: BVerwG, Urteil vom 08.09.2016, Az. 3 A 5.15 m.w.N.). Eine

solche Gesamtbelastung ist im vorliegenden PFA 3.3 nicht erkennbar. Soweit im Einzelfall die Grundstücksbelastung diese Schwelle der grundrechtlichen Unzumutbarkeit übersteigt, wird über die entsprechende Einwendung gesondert entschieden.

B.4.14.2.1.8 Fehlende Gebäude/Gebäudeteile

Einige **Einwender** haben (im Ausgangsverfahren) bemängelt, dass Gebäude nicht in den Planunterlagen aufgeführt bzw. nicht untersucht worden seien.

Die Vorhabenträgerin hat im 1. Deckblattverfahren vom 08.01.2016 eine Korrektur der Anlage 13 eingereicht und fehlende bzw. nicht untersuchte Gebäude ergänzt. Die Einwendungen haben sich somit erledigt.

B.4.14.2.1.9 Betriebsbeschränkungen

Etliche **Einwender** fordern eine quantitative Betriebsbeschränkung (z. B. den Einsatz moderner Züge nach dem neuesten Stand der Technik), da sie befürchten, dass die Inanspruchnahme der Strecke langfristig durch höhere Zugzahlen und Fahrgeschwindigkeiten, aber auch durch längere und schwerere Züge und somit auch die Immissionen über die Prognosezahlen hinaus zunähmen. Vielfach wird auch unter Berufung auf § 41 BImSchG eine Regelung gefordert, die den durchgehenden Einsatz sogenannter „Flüsterbremsen“ oder schallgedämmter Radsätze an den besonders lärmbelastenden Güterzügen vor Inbetriebnahme verbindlich festlegt. Gefordert werden außerdem Betriebseinschränkungen unter dem Gerichtspunkt der Streckensicherheit. Wegen des Transports von Gefahrgütern auf der Strecke bestehe in einem Umkreis von 300 m kein wirksamer Schutz der Menschenleben. Dies stelle einen Eingriff in Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG dar. Die Einwender berufen sich dabei auf ein Urteil des OVG Niedersachsen vom 21.10.1998 (Az. 7 K 3659/96).

Auch die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert in Anbetracht der unterschiedlichen Zugzahlen von niederländischer und deutscher Seite eine Festschreibung der maximalen Zugbewegungen sowie eine Begrenzung der Zuglängen auf 700 m. Darüber hinaus fordert sie, dass für die Strecke eine Kapazitätsobergrenze festgeschrieben werde, die bewirke, dass bei Erreichen der prognostizierten 183 Güterzüge pro Tag keine weitere Kapazitätsertüchtigung der Strecke vorgenommen werden dürfe. Die Stadt ist zudem der Ansicht, dass sich die bisher vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen ändern müssten, wenn höhere Zugfrequenzen oder längere Züge als der Planung zugrunde gelegt auf der Strecke führen. Schon eine geringe Pegelzunahme könne eine Grenzwertüberschreitung bei all den Gebäuden auslösen, an denen die Grenzwerte nur knapp unterschritten würden. Sollten zu einem späteren Zeitpunkt eine höhere Auslastung der Strecke (maximale Kapazität) oder der Einsatz längerer Züge (1.000 m oder 1.500 m) angestrebt werden, müsse eine erneute lärm- und erschütterungstechnische Untersuchung erfolgen. Für die Nacht müsse der Lärm kontingentiert oder Ge-

schwindigkeitsbegrenzungen für Güterzüge vorgesehen werden. Eine beabsichtigte Verringerung der Fahrtgeschwindigkeit sei eine „verkehrslenkende Maßnahme“ und keine Regelung des Betriebsablaufes, wie sie per se nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sein könne (unter Verweis auf OVG Lüneburg, Urt. v. 21.10.1998, Az. 7 K 3659/96)

Die **Vorhabenträgerin** lehnt Betriebsbeschränkungen im Wesentlichen mit den folgenden Argumenten ab. Die Verkehrserwartungen der Hafenbetriebe Rotterdam (alle Relationen, alle Verkehrsträger) für den Hafen enthielten keine Aussagen zu den Zugzahlen, die über die Grenze bei Emmerich verkehrten. Deshalb hätten die Netzbetreiber beider Länder gemeinsam Zugzahlen für den Grenzbereich entwickelt, die aber zu den Verkehrserwartungen des Hafens Rotterdam kompatibel seien. Sollte sich später herausstellen, dass die Prognose aufgrund nicht vorhersehbarer Wirkungen falsch gewesen sei, könnten ggf. Vorkehrungen angeordnet werden, die nachteilige Wirkungen, die im Verfahren nicht berücksichtigt worden seien, ausschlössen. Zuglängen von mehr als 750 m seien nicht Gegenstand des Verfahrens. Des Weiteren lehnt die **Vorhabenträgerin** Betriebsbeschränkungen mit den folgenden Argumenten ab. Zum einen sei Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens das „reine“ Baurecht und nicht das Betriebsprogramm, mithin z. B. auch nicht die auf der planfestzustellenden Infrastruktur erlaubte Geschwindigkeit. Zum anderen würden Betriebsbeschränkungen zu Kapazitätsverlusten und Qualitätseinbußen führen, so dass zu befürchten wäre, dass Gütertransporte von der Schiene auf die Straße verlagert und dadurch starke Beeinträchtigungen von Menschen und Umwelt verursacht würden. Schließlich wäre der Lärmminderungseffekt von Geschwindigkeitsbegrenzungen nur begrenzt vorhanden, da die Vorbeifahrten zwar geringfügig leiser wahrgenommen, aber länger andauern würden, so dass der vermeintliche Vorteil unmittelbar wieder aufgehoben würde. Die Senkung der Streckenkapazität durch Geschwindigkeitsreduzierungen könne dazu führen, dass andere Maßnahmen zur Steigerung der Streckenkapazität erforderlich würden. In der Konsequenz müssten Züge in engerer Taktung fahren, wodurch die Schallreduzierung wieder großteils aufgehoben würde. Die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der Belange der Streckensicherheit, die seitens der Deutschen Bahn zu berücksichtigen seien, würden eingehalten. Ein Eingriff in die von Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG geschützte körperliche Unversehrtheit könne zwar auch durch eine Gefährdung dieser erfolgen. Voraussetzung hierfür sei jedoch, dass die Gefährdung einer Verletzung „gleich zu erachten” sei und dass sich eine individuelle Betroffenheit feststellen ließe. Maßgeblich komme es dabei auf den Grad der Eintrittswahrscheinlichkeit der geltend gemachten Gefahren an. Vorliegend sei festzustellen, dass eine Rechtsgutgefährdung von nur geringer Wahrscheinlichkeit sei. Denn das Gefährdungspotential aus dem Bahnbetrieb sei im Vergleich zum konkurrierenden Straßenverkehr wesentlich geringer. Ausschlaggebend für die Sicherheit der Eisenbahn sei, dass die Bahn ein spurgeführtes, von außen ge-

steuertes System sei, in dem im Raumabstand und nicht auf Sicht gefahren werde. Diese systemimmanente Sicherheit der Bahn und das umfassende Regelwerk für den Gefahrguttransport gewährleisteten einen hohen Sicherheitsstandard bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene. Die Bahn sei deshalb für den Transport gefährlicher Güter in hohem Maße prädestiniert. Die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport sei vom Vorsorgegrundsatz geprägt. Auf der Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) seien Vorschriften erlassen worden, die ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleisteten und Unfälle nach Möglichkeit ausschlössen bzw. Unfallfolgen minimierten. Diese Vorschriften würden unter Beachtung des neuesten Standes von Wissenschaft und Technik laufend überprüft und fortentwickelt. Ein Eingriff in Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG sei folglich nicht gegeben.

Die **Vorhabenträgerin** führt weiter aus, die Deutsche Bahn sei ein öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen. Gemäß § 14 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) seien Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Der Gefahrguttransport dürfe also auch nicht untersagt werden.

Die **Anhörungsbehörde** nimmt wie folgt Stellung: Nach § 18 S. 1 AEG umfasse die Planfeststellung den Bau und die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen, wobei die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen seien. Eine Betriebsbeschränkung, welche regele, dass die Befahrung einer gebauten Strecke quantitativ unter ihren technischen Möglichkeiten bleibe oder dass Züge ohne eine bestimmte technische Ausstattung vom Betrieb ausgeschlossen würden, widerspreche grundsätzlich den aus §§ 42 und § 43 BImSchG zu entnehmenden fachgesetzlichen Wertungen. Nach § 43 Abs. 1 S. 1 Nrn. 1 bis 3 BImSchG sei als Mittel der Wahl zur Begrenzung von Immissionen der Erlass von Rechtsverordnungen durch die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates vorgesehen. Diese könnten nur die gesetzlich vorgegebenen Regelungsinhalte, also Grenzwerte und Ermittlung von Immissionen (Nr. 1), technische Bauanforderungen (Nr. 2) und Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (Nr. 3) umfassen. Dies bedeute, dass die Vorgabe von Grenzwerten und baulichen Maßnahmen, die diese sicherstellten, Vorrang habe. An zweiter Stelle stehe die Entschädigung für erforderliche Maßnahmen des passiven Schallschutzes (§ 42 BImSchG). Hieraus könne im Umkehrschluss zwar kein vollständiges Verbot von Betriebsbeschränkungen im Rahmen einer planfeststellenden Abwägungsentscheidung hergeleitet werden, jedoch sei der bauliche Immissionsschutz als Regel anzusehen, die zunächst auszuschöpfen sei, und die Betriebsbeschränkung allenfalls als Ausnahme. Diese Rangfolge entspreche der aktuellen höchstrich-

terlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urt. v. 17.11.2016, Az. 3 C 5.15). In der Regel könne im Planfeststellungsverfahren nur eine bauliche Berücksichtigung der vorhersehbaren Entwicklungen stattfinden, nicht jedoch ein Ausschluss oder eine Begrenzung hinsichtlich Entwicklungen in der fernen Zukunft, welche von politischen und wirtschaftlichen Unbekannten abhängig seien. Notwendig und hinreichend sei vielmehr eine Prognoseeinschätzung, welche sich auf einen Zeithorizont nach der Inbetriebnahme des Vorhabens beziehe. Maßgebend sei letztlich die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Zeitpunkt seines Erlasses (s. BVerwG, Urt. v. 25.05.2005, Az. 9 B 41/04) Hinsichtlich der Forderung, die Strecke nur für Züge mit sogenannten „Flüsterbremsen“ oder „schalldämmenden Radsätzen“ freizugeben, merkt die **Anhörungsbehörde** an, dass der Netzbetreiber nach § 10 Abs. 1 S. 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) dazu verpflichtet sei, allen Zugangsberechtigten Zugang zu Eisenbahnanlagen für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen zu ermöglichen. Die Vorhabenträgerin habe dabei nicht nur deutschen Zugangsberechtigten nach § 10 Abs. 2 ERegG Zugang zu ihrem Schienennetz zu gewähren, sondern auch ausländischen nach § 10 Abs. 3 ERegG, wobei zusätzlich der Vorrang europäischer vor nationalen Regelungen zu beachten sei (§ 10 Abs. 6 ERegG). Die Vorhabenträgerin habe somit als Netzbetreiberin keine rechtliche Handhabe, um die Umrüstung von Zügen aus dem EU-Ausland zu erzwingen. Gleiches gelte auch für die Planfeststellungsbehörde.

Entscheidung:

Die Forderungen nach Betriebsbeschränkungen werden zurückgewiesen. Die Voraussetzungen hierfür liegen nicht vor.

Begründung:

Das Eisenbahn-Bundesamt kann nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes bei der Planfeststellung für den Bau von Eisenbahnanlagen nur in Ausnahmefällen betriebsregelnde Anordnungen treffen (vgl. BVerwG, Urt. v.17.11.2016, Az. 3 C 5/15, juris Rn. 28.). Voraussetzung ist, dass durch den Betrieb der planfestzustellenden Anlage trotz gewährter Schutzmaßnahmen in großer Anzahl unzumutbare Beeinträchtigungen verbleiben. Gemeint sind etwa Konstellationen, die gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG bei vielen Betroffenen Entschädigungsansprüche begründen. Vereinzelte Betroffenheiten reichen hierfür nicht aus (BVerwG ebenda). Solche Konstellationen sind im PFA 3.3 nicht gegeben. Die Anordnung von Betriebsbeschränkungen ist daher nicht zulässig.

B.4.14.2.1.10 Sogenannte „innovative Maßnahmen“

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände** fordert, bei dem Ausbau der Strecke ABS 46/2 grundsätzlich für den nach dem derzeitigen Stand der Technik bestmöglichen Lärmschutz zu sorgen, und zwar durch Maßnahmen am Gleiskörper, am Zugmaterial und bei Schallschutzeinrichtungen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die von ihr untersuchten und vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen den aktuellen Stand der Lärmminderungstechnik an Bahnstrecken darstellten. Die Wirkung weitergehender „leiser technologischer Anwendungen“ sei im Rahmen des Konjunkturprogramms II der Bundesregierung „Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg“ zwar erprobt worden und in der Entscheidung zur künftigen Anwendung positiv bewertet worden. So seien auf der Strecke Emmerich-Oberhausen im Jahr 2011 rund 7,2 km Gleise mit Schienenstegdämpfern (SSD) und rund 1,8 km Gleise mit Schienenstegabschirmung (SSA) ausgerüstet worden. Im Schlussbericht sei eine schallmindernde Wirkung der SSD von 2 dB(A) und der SSA von 3 dB(A) festgestellt worden. Gleichwohl seien SSD und SSA noch keine anerkannten Schallschutzmaßnahmen. Um die SSD oder andere Maßnahmen bei Neu- und Ausbauvorhaben für Eisenbahnstrecken anwenden und in ihrer Schallminderungswirkung berücksichtigen zu können, sei deren Verankerung in der 16. BImSchV und der Schall 03 notwendig. Nach der aktuellen 16. BImSchV in Verbindung mit der Schall 03 a.F. komme die Berücksichtigung von „innovativen Maßnahmen“ nur aufgrund von Ausnahmegenehmigungen der Planfeststellungsbehörde in Betracht, die aber bislang nicht vorlägen.

Damit gelte, dass sämtliche im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus geplanten Maßnahmen nach den gesetzlichen Vorgaben und dem Stand der Technik geplant worden seien. Nur auf diese Weise könne eine ausgewogene Berücksichtigung der privaten und öffentlichen Interessen erfolgen. Eine Unterschreitung der gesetzlichen Standards sei unzulässig, eine „Überschreitung“ bzw. „Übererfüllung“ von Mindeststandards werde dadurch unmöglich, dass diese von einer Person positiv bewertet (z. B. zusätzlicher Schallschutz durch Schallschutzwände), von einer anderen Person hingegen negativ bewertet werden könnten (z. B. als „Sichthindernis“ oder als „Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Schallschutzwände“).

Die **Stadt Emmerich am Rhein** kritisiert, dass die Vorhabenträgerin allein die Fahrbahnart Schotteroberbau mit Betonschwellen vorsehe. Hier fehle eine Alternativenprüfung wie evtl. Schutzmatten oder die besohlte Schwelle.

Die **Vorhabenträgerin** führt dazu aus, die Wahl der Fahrbahnart erfolge nach technischen Gesichtspunkten und biete keinen Spielraum für schalltechnische Belange. Die angespro-

chenen Systeme mit Unterschottermatten oder besohlten Schwellen dienten dem Erschütterungsschutz und seien in diesem Zusammenhang ausführlich geprüft worden. Eine dauerhafte schallmindernde Wirkung sei für diese Systeme nicht nachgewiesen.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** ist der Ansicht, es sei städtebaulich nicht ausreichend, in den Ortsteilen Berg, Praest und Vrasselt nur kilometerlange Fluchten von Aluminiumwänden vorzusehen, die eine enorme Trennwirkung hervorriefen und Angsträume entstehen ließen. Es gebe genügend Alternativen mit einer bahntechnischen Zulassung, die eine verbesserte Einbindung in das Ortsbild gewährleiste. Die ausschließliche Vorgabe der preiswertesten Variante in Form von Lärmschutzwänden aus Aluminium ohne die Prüfung von Alternativen sei fehlerhaft. Stattdessen fordert die Stadt den Einsatz innovativer Kombinationen aus niedrigen Schallschutzwänden (nSSW), Schienenstegdämpfern, BüG, massivem Betontrog mit Unterschutzmatten, Schalldämmmatten für alle Bahngleise, vegetativen Gabionen (mit Steinen oder Erden befüllte Drahtkörbe) oder teiltransparenten Wänden. Sie fordert eine umfassende, konzeptionelle Überarbeitung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke. Auch einige **Einwender** fordern als innovative Maßnahme Schallschutz direkt an der Lärmquelle (Rad bzw. Schiene).

Die **Vorhabenträgerin** sieht keinen Raum für die Einbeziehung z. B. niedriger Schallschutzwände (nSSW) in die schalltechnische Untersuchung. Bei nSSW handele es sich um Schallschutzwände in einer Höhe von 55 cm bzw. 74 cm über Schienenoberkante, die aufgrund ihrer Höhe in einem Abstand von 1,75 m zur Gleisachse angeordnet werden könnten. Die nSSW nutzten das Regellichtraumprofil nach EBO, um durch die größere Nähe zur Emissionsquelle eine bessere Wirkung zu erzielen als gleich hohe Wände im Regelabstand. Transporte mit Lademaßüberschreitung seien bei nSSW mit einer Höhe von 55 cm ü. SO nur eingeschränkt, bei einer Höhe von 74 cm ü. SO nicht mehr möglich. nSSW zielten ausschließlich auf eine Minderung des Rollgeräusches ab und ihre Wirkung gegenüber konventionellen Schallschutzbauwerken sei deutlich niedriger. Untersuchungen zum Konjunkturpaket II beschrieben bei Güterzugstrecken ein Minderungspotential bei 55 cm hohen Wänden für das wandnahe Gleis von 2-3 dB(A) und für das wandferne Gleis 0-2 dB(A). Nach den Angaben der DB Systemtechnik von 2016 lägen die Baukosten in der Größenordnung von konventionellen Wänden von 1,5 – 2,0 m ü. SO. Rechne man den erhöhten Unterhaltungsaufwand mit ein, so ergäben sich Kosten, die einer 4,0 m hohen SSW (mit Unterhaltungskosten) entsprächen. Für diesen Verkehrsweg würden nSSW nicht als effektive Maßnahme eingestuft.

Die **Anhörungsbehörde** verweist auf den Planfeststellungsbeschluss des EBA vom 24.09.2015 zum PFA 1.1 Oberhausen, Az. 541ppo/003-4052#011, Abschnitt B.4.5.2.1.1. Darin habe sich die Planfeststellungsbehörde bereits dahingehend positioniert, dass niedrige

Schallschutzwände einerseits für weiter entfernt liegende Gleise fast wirkungslos seien, andererseits aufgrund umfangreicher arbeitsschutzrechtlicher Probleme eine Zulassung zwischen den Gleisen unwahrscheinlich sei.

Entscheidung:

Die Forderung der Stadt Emmerich am Rhein, auf den Bau von Aluminiumwänden zu verzichten und stattdessen innovative Schallschutzmaßnahmen anzuwenden, wird zurückgewiesen.

Begründung:

Nach § 41 BImSchG i. V. m. § 3 BImSchG sind Geräusche zu vermeiden, soweit dies nach dem Stand der Technik möglich ist. Hierbei sind fortschrittliche Verfahren zu prüfen und zu bewerten. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, welche innovativen Techniken bereits angewendet werden und welche als nicht effektiv bzw. nicht verhältnismäßig eingestuft werden. Demnach sind z. B. niedrige Schallschutzwände, Unterschottermatten oder besohlte Schwellen wenig effektiv. Demgegenüber ist die Anbringung der innovativen Schallschutzmaßnahme Schienenstegdämpfer (SSD), deren Minderungseffekt bei etwa 3 dB(A) liegen könnte, wegen der Kosten unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG. Wie die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 14.02.2023 dargelegt hat, werden die aufzuwendenden Kosten derzeit mit 372.000 Euro pro km und Richtungsgleis kalkuliert. Das BVerwG hat im Urteil vom 13.12.2018 zum PFA 1.1, Az. 3 A 17/15, Rn 30, bereits die Kosten von 130.000 Euro je Kilometer und Richtungsgleis für Schienenstegdämpfer als unverhältnismäßig angesehen.

B.4.14.2.1.11 Maßnahmen gegen Schallreflexionen

Einige **Einwender** befürchten Beeinträchtigungen durch Schallreflexionen der Schallschutzwände sowohl an ihren Anwesen als auch auf dem Bahnsteig.

Die **Vorhabenträgerin** verweist darauf, dass durch die Anwendung der 16. BImSchV Reflexionen, z. B. durch eine Häuserzeile, dadurch berücksichtigt würden, dass für Immissionsorte, die der reflektierenden Fläche gegenüberlägen, die erste Schallreflexion berücksichtigt werde. Entsprechend der Schall 03 müssten Schallschutzwände auf der dem Schienenweg zugewandten Seite zudem immer hochabsorbierend sein; eine Erhöhung des Beurteilungspegels durch Reflexionen der Schallschutzwände sei ausgeschlossen.

Entscheidung:

Die Befürchtungen der Einwender sind unbegründet. Entsprechend der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03 – müssen Schallschutz-

wände auf der dem Schienenweg zugewandten Seite immer hochabsorbierend sein. Von hochabsorbierenden Wänden geht allenfalls eine geringfügige Reflexion aus, weshalb der Verordnungsgeber der 16. BImSchV wegen der Besonderheiten im Schienenverkehr – z. B. Abschirmung durch die Zugwaggons – bei der Berechnung der Beurteilungspegel dB(A) von der Berücksichtigung von Schallreflexionen hochabsorbierender Wände abgesehen hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.12.2011, 7 A 11/10, juris-Rn. 28, 30).

B.4.14.2.1.12 Forderung nach Schallschutzwällen

Von **Einwendern** wird wiederholt gefordert, die Möglichkeit des Einsatzes von Schallschutzwällen zu prüfen. Es sollten im Außenbereich in Verlängerung der Schallschutzwände rechts und links entlang der Strecke weitere Erdwälle errichtet werden.

Die **Vorhabenträgerin** hält dem entgegen, dass sich an dem Befund, dass die Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen in den o. g. Schutzabschnitten in einem unangemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stünden, mit Blick auf der Errichtung von Schallschutzwällen nichts ändere. Schallschutzwände seien besonders wirkungsvoll. Die für die Abschirmung maßgebliche Wallkrone bei Schallschutzwällen sei hingegen bei normalen Böschungsneigungen deutlich weiter vom äußeren Gleis entfernt, so dass Schallschutzwälle höher als Schallschutzwände sein müssten, um eine gleichartige Wirkung zu erzielen. Aufgrund des deutlich größeren Abstands der schalltechnisch wirksamen Beugungskante eines Walls gegenüber einer Schallschutzwand würde bei gleicher Abschirmhöhe eine deutlich geringere Pegelminderung erzielt. Während die Beugungskante einer Wand in der Regel in einem Mindestabstand von 3,8 m zur nächstgelegenen Gleisachse liege, betrage dieser Abstand bei einer Wallhöhe von 3,0 m über SO mindestens zusätzliche 4,5 m bei einer Wallsteigung von 1:1,5, d. h. insgesamt 8,3 m zur Gleisachse. Um mit dem Wall eine nahezu identische Abschirmwirkung zu erreichen, müsse dieser in der Regel um ca. 1,5 m höher errichtet werden, als die entsprechende Lärmschutzwand. Hierbei sei der Flächenbedarf durch Erdwälle auch um ein Vielfaches größer als bei Schallschutzwänden. Zur Wahrung des im Grundgesetz geschützten Eigentumsrechts werde in der Regel so schmal wie möglich gebaut, d. h. Schallschutz durch Schallschutzwände geschaffen. Der Einsatz von Schallschutzwällen anstatt von Schallschutzwänden sei neben dem Grundsatz, Eingriffe in das Grundeigentum zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten, auch aus schalltechnischer Sicht nicht zu begründen.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen. § 41 BImSchG begründet keinen Anspruch auf eine bestimmte aktive Schallschutzmaßnahme. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG sollen keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik

vermeidbar sind. Dem Stand der Technik entsprechen dabei alle Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, deren praktische Eignung zur Schallverringerung hinreichend gesichert ist, § 3 Abs. 6 BImSchG (siehe etwa BVerwG, Urt. v. 28. 11. 1999, 4 CN 5/98, juris-Rn. 29; OVG Berlin-Brandenburg Urt. v. 18. 1. 2006, 2 A 7.05, juris-Rn. 57). Schallschutzwälle sind dem Stand der Technik entsprechende aktive Schallschutzmaßnahmen. Allerdings wären mit ihnen nach der schlüssigen Darstellung der Vorhabenträgerin durch den größeren Flächenbedarf schwerwiegende Nachteile für die privaten Belange der Anwohner in Form von Grundstücksinanspruchnahmen verbunden. Daher sind Schallschutzwälle hier unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten nicht vorzugswürdig.

B.4.14.2.1.13 Weitere Schallschutzwände – Lückenschluss

Die **Stadt Emmerich am Rhein** wendet sich gegen die in Anlage 13.6 Variantenuntersuchung angewandte Art der Kosten-Nutzen-Ermittlung pro Schutzfall. Die Frage, wann die Grenze der Unverhältnismäßigkeit der Kosten einer Schallschutzvariante erreicht sei, könne nicht schlüssig beantwortet werden. Insbesondere enthalte Kap. 7 der Variantenuntersuchung (S. 27) die Aussage, dass Belange wie die Vorbelastung auf der Schiene, Verschattung, Störung von Sichtbeziehungen, Stadtbild- und Landschaftspflege „mit geringerem Gewicht" in die Abwägung eingestellt worden seien. Die Gründe dafür erschlössen sich nicht.

Die **Vorhabenträgerin** hält dem entgegen, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen ein umfangreicher Variantenvergleich bezüglich der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden sei, der als Grundlage für die Abwägung der Frage diene, ob die Kosten für aktiven Schallschutz verhältnismäßig seien. Dabei könne es keine absolute Grenze geben, sondern es seien die Umstände und Besonderheiten des untersuchten Falles zu berücksichtigen. Hier spiele z. B. auch die hohe Vorbelastung eine Rolle, die durch aktive Maßnahmen im gesamten PFA reduziert würde. § 41 Abs. 2 BImSchG sage ausdrücklich, dass die Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen dürften. Alle anderen genannten Belange seien im Gesetz nicht erwähnt, spielten aber im Rahmen der allgemeinen Abwägung, die die Genehmigungsbehörde vornehme, eine Rolle. Daher komme diesen anderen Belangen eher ein geringeres Gewicht zu als der Verhältnismäßigkeit der Kosten.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert für die Stadtteile Praest-Berg und Vrasselt, dass die Variantenprüfung (Anlage 13.6), die sich vorrangig an den Kosten orientiere, für extrem belastete Häuser nicht schematisch angewendet werden dürfe. Der Einbau von z. B. Schallschutzfenstern mindere zwar ggf. die Geräuschbelastung in den Räumen bei geschlossenen Fenstern auf ein vertretbares Maß, die Nutzung der Außenbereiche sei jedoch kaum mehr

möglich. Die Stadt fordert Anpassungen des aktiven Schallschutzes in den folgenden Ortsteilen:

- **Praest-Berg**

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert für die Anlieger südlich des Gleises in Praest-Berg (Abschnitt Bahn-km 53,300 – 54,000) neben dem BüG einen aktiven Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand (LSW), die sich nahtlos anschließe an die regulär geplante, 4 m hohe Lärmschutzwand, die ohnehin ab Bahn-km 54,000 auf der gesamten Länge des PFA die Gleise von den benachbarten Wohnlagen abschotte. Dies begründet sie wie folgt: In der Ortslage Berg seien nahe der Trasse die im PFA 3.3 höchsten Schallpegel anzutreffen, nämlich 75 dB(A) (siehe Anlage 13.5). Bei Immissionspegeln über 70 dB(A) am Tag und in der Nacht sei eindeutig von einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelästigung auszugehen. An einem Gebäude im Ortsteil Berg, welches nur wenige Meter südlich von dem zukünftigen dritten Gleis entfernt liege und an dem der maximale Beurteilungspegel 75 dB(A) tags und 75,1 dB(A) nachts erreiche, bliebe die zu errichtende LSW wirkungslos, da sie auf der nördlichen, der Ortslage zugewandten Seite errichtet werden solle und somit sämtlicher Schall aller drei Gleise nach Süden abstrahle. Hier kämen nur die 3 dB(A) des BüG zur Geltung. Das allein reduziere die zu erwartenden Immissionen weder tagsüber noch nachts ausreichend genug. Zukünftig verblieben rund um die Uhr Schallimmissionen zwischen 57 - 72 dB(A) je nach Stockwerk und Exposition. Insofern würden, entgegen der Aussage in den Planungsunterlagen, die Tagesgrenzwerte nicht bei allen Gebäuden in Berg eingehalten. Da auf der Seite der Betroffenen das dritte Gleis geführt werde, verbliebe zu wenig Platz für einen Lärmschutzwall. In Zukunft sei kein Aufenthalt im Freien mehr möglich, obwohl die Vorhabenträgerin davon spreche, dass die Freiraumnutzung nicht mehr beeinträchtigt sei. Auch behaupte die Vorhabenträgerin, dass, wenn von einem Maximalpegel gesprochen werde, dieser auf 60 dB(A) im Tages- und Nachtzeitraum begrenzt sei. Auch die in den Planunterlagen angegebene mittlere Pegelminderung von 6,7 dB(A) treffe hier nicht zu, da nur die Pegelminderung von 3 dB(A) durch das BüG zum Tragen komme. Auf der südlichen Seite der Gleise sei das Haus Kerstenstraße 63 überhaupt nicht messtechnisch erfasst worden, obwohl bei den Nachbarhäusern zu beiden Seiten der Immissionspegel berechnet worden sei. In der entsprechenden Tabelle in Anlage 13.5 sei der Berechnungspunkt Bergerweg 41 unter der Hausnummer 43 a geführt.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert hierzu, eine Schallschutzwand für die wenigen Anlieger südlich der Gleise im Bereich Berg komme wegen der eindeutig unverhältnismäßigen Kosten nicht in Betracht. Eine Gesundheitsgefährdung werde deshalb nicht verursacht, weil die Beurteilungspegel aufgrund der Schallschutzmaßnahmen einschließlich des BüG abnähmen.

Dass die Variantenuntersuchung sich vorwiegend an den Kosten orientiere, sei § 41 Abs. 2 BImSchG geschuldet, wonach die Kosten nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen dürften. Dass eine einheitliche Methodik angewendet worden sei, entspreche dem Grundsatz der Gleichbehandlung, bedeute jedoch noch keine schematische Vorgehensweise. Dass sich die verbale Beschreibung auf die Ortslage nördlich der Bahngleise beziehe, führe auch dazu, dass die Überschreitung des Tagesgrenzwerts an einem Objekt (ID Nr. 505) nicht erwähnt worden sei. Die Behauptung in der Einwendung, „dass sämtlicher Schall aller drei Gleise nach Süden abstrahle", sei nicht korrekt. Der Schall werde hier, wie überall sonst auch, in alle Richtungen abgestrahlt. Der Schall werde aber in Richtung Norden durch Abschirmung und Absorption an der Schallschutzwand verringert. Das Gebäude Kerstenstraße 63 sei bei der Ortsbesichtigung nicht als Wohngebäude identifiziert worden, eine Berechnung werde ergänzt. Im Deckblatt seien die Daten unter der ID Nr. 1109 nacherfasst worden. Die korrekte Hausnummer bei dem Objekt mit der ID Nr. 79 werde zur Kenntnis genommen.

Auch über **80 Einwender** fordern in Praest-Berg einen Lückenschluss.

Stellungnahme der **Anhörungsbehörde**: Aufgrund der Einwendungen der Stadt Emmerich am Rhein sowie über 80 weiterer Privateinwendungen schlägt die Anhörungsbehörde der Planfeststellungsbehörde vor, einen Lückenschluss von km 53,300 bis 54,000 als Auflage in den PFB aufzunehmen.

Entscheidung:

Die Forderung eines „Lückenschlusses“ bzw. der Errichtung einer Schallschutzwand auf der Südseite der Strecke von km 53,300 bis 54,000 wird zurückgewiesen. Die Kosten für weitergehende Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes stehen außer Verhältnis zum erzielbaren Nutzen. Im Bereich des geforderten Lückenschlusses liegen 5 Wohngebäude. In diesem Abschnitt wirkt das für den nördlich gelegenen Teilbereich 1 angeordnete BüG-Verfahren. An einem Objekt (ID Nr. 76) können bereits durch Anwendung des BüG-Verfahrens Tag- und Nachtgrenzwerte eingehalten werden. An 3 Objekten (ID Nr. 506, 507 und 1109) wird der Nachtgrenzwert überschritten, lediglich an einem Objekt (ID Nr. 505) werden Tag- und Nachtgrenzwert überschritten. Für eine vollständige Einhaltung der Grenzwerte wären Schallschutzwände von 8 m Höhe erforderlich und Kosten von 232 T€ je gelöstem Schutzfall, auch reduzierte Lösungen mit niedrigeren Lärmschutzwänden erforderten in jedem Fall einen Aufwand von über 200.000 € je gelöstem Schutzfall und sind damit als nicht verhältnismäßig einzustufen.

- **Vrasselt**

Die **Stadt Emmerich am Rhein** trägt vor, dass bei den vier privaten Wohnhäusern am Bahnweg in Vrasselt, für die die Bahn aktive Lärmschutzmaßnahmen als „unverhältnismäßig“ (teuer) ansehe, mit Werten über 70 dB(A) im Tages- und im Nachtzeitraum die Immissionsgrenzwerte auch zukünftig nicht einzuhalten seien. Diese Häuser erlitten daher einen klaren Wertverlust. Lärmminderung verspreche allein das BüG in einer Größenordnung von 3 dB(A). Im Nachtzeitraum verblieben trotz aktivem Lärmschutz noch 68 Gebäude, für die passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien. Die Stadt fordert einen besseren Lärmschutz für die im Bereich von Bahn-km 56,400 – 57,000 liegenden Wohnhäuser am Bahnweg. Sie fordert die Vorhabenträgerin auf, zu prüfen, ob die derzeitig dort vorgesehene Mittelwand mit einer Höhe von 3 m durch eine bahnrechte Außenwand ersetzt werden könne, die ggf. noch auf 4 m erhöht werden müsse. Sie bittet gleichzeitig zu prüfen, ob durch eine solche Maßnahme sich möglicherweise der Schutz für die südlich der Gleise gelegene Ortslage Vrasselt verschlechtern könnte.

Hierzu erwidert die **Vorhabenträgerin**, dass hinsichtlich der angesprochenen vier Wohnhäuser am Bahnweg nachgewiesen worden sei, dass die Kosten für aktiven Schallschutz unverhältnismäßig wären. Die Forderung, die vorgesehene Mittelwand durch eine Außenwand auf der Nordseite zu ersetzen, verkenne, dass die Mittelwand vorwiegend dem Schutz der Bebauung südlich der Bahn diene. In diesem Fall würde das Schallschutzkonzept nicht mehr die gewünschten Wirkungen erzielen. Die Investitionsmittel wären ineffektiv eingesetzt oder die Wand auf der Südseite müsse noch höher werden.

Auch eine Vielzahl von **Einwendern** hat längere oder höhere Schallschutzwände gefordert. Die Forderungen wurden von der Vorhabenträgerin sämtlich zurückgewiesen. Wiederum andere Einwender fordern niedrigere Schallschutzwände. So sind die Einwender mit der Einw.-Nr. 231 gegen die Errichtung von 4 m hohen Schallschutzwänden in direkter Nähe zu ihren Wohnhäusern und den naheliegenden Naturschutzgebieten „Hetter“ und „Altrhein“. Sie befürchten eine Zerschneidung der einmaligen und typischen Niederrheinlandschaft.

Die **Vorhabenträgerin** räumt ein, dass es durch die Schallschutzwände zu einer Trennwirkung kommen könne. Die Höhe der Schallschutzwände stelle einen ausgewogenen Kompromiss zwischen akustischer Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit der Kosten bei noch verträglichem Einfluss auf das Ortsbild dar. Im LBP sei deshalb als Vermeidungsmaßnahme (Maßnahmen G 4, G 5, G 7 und G 8) u.a. eine „ortsbildangepasste Gestaltung und Begrünung der Schallschutzwände“ vorgesehen. Diese sei bei der Ausführungsplanung mit der Stadt abzustimmen.

Entscheidung:

Die von der Stadt Emmerich vorgeschlagene Versetzung der Mittelwand in Vrasselt zum Schutz von 4 Wohnhäusern am Bahnweg wird zurückgewiesen.

In Vrasselt liegen nördlich der Strecke 10 Wohngebäude, südlich der Strecke liegen 478 Wohngebäude. Durch die geplante Mittelwand können bei vergleichbarem Kostenaufwand auf der Südseite 233 Schutzfälle zusätzlich gelöst werden. Versetzt man die Mittelwand nach außen so wären diese 233 Schutzfälle weiter ungelöst, während auf der Nordseite keine Schutzfälle gelöst würden. Erst eine Wand auf der bahnrechten Seite ab 6 m Höhe erzielt eine entsprechende Wirkung. Eine Versetzung der Mittelwand ist mithin widersinnig.

Allgemeine Forderungen nach längeren und höheren Lärmschutzwänden sind als nicht sachgerecht zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat mit dem Schallgutachten und insbesondere mit der Variantenuntersuchung ein ausgewogenes Schutzkonzept entwickelt, das zugunsten der Anwohner neben dem Kosten-Nutzen-Verhältnis auch weitere Gesichtspunkte wie Gesundheitsgefährdung, Einschränkung der Freiraumnutzung und hohe Aufwendungen für den passiven Schallschutz berücksichtigt. Es wurden fachgerecht die Wirksamkeit verschiedener Anordnungen, Längen und Höhen der Schallschutzwände sowie Nutzen und Kosten der jeweiligen Varianten ermittelt und ein qualifiziertes Schutzkonzept entwickelt. Generelle Forderungen nach längeren oder höheren Schallschutzwänden sind daher als sachlich unbegründet zurückzuweisen.

B.4.14.2.1.14 Gestaltung der Schallschutzwände

Etliche **Einwender** machen unter dem Gesichtspunkt städtebaulicher Aspekte (Zerschneidung der Ortsstrukturen, Beeinträchtigung des Dorfcharakters, Verlust der Attraktivität als Ausflugsziel für Touristen) Einwendungen gegen das Vorhaben und die vorgesehenen Schallschutzwände geltend. Sie befürchten wegen der Einnahmeverluste aus dem Tourismus auch negative volkswirtschaftliche Folgen für die Gemeinde. Außerdem komme es durch die Trennwirkung zum Verlust sozialer Beziehungen und zu negativen Auswirkungen auf die Ortsgemeinschaft.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** trägt vor, die UVS gehe nicht näher auf das Thema Lärmschutzwände und ihre städtebauliche Verträglichkeit ein. Die Frage des aktiven Schallschutzes, seine kostengünstige und dennoch städtebaulich verträgliche Konzeptionierung und Integration, die Wahl der Materialien, die verschiedenartige Gestaltung, alternative Techniken oder andersartige Entwürfe oder eine Tieferlegung der Trasse seien nicht auch nur ansatzweise erörtert oder weitergehend geprüft worden. Bei der Planung zum aktiven Schallschutz handele es sich um ein minimalistisches, rein technisches Bauwerk, welches keine

Rücksicht nehme auf die gewachsenen Dorfstrukturen, ihre Menschen und die sich hieraus ergebende Wohnqualität. Die einseitige Favorisierung von Aluminiumschallschutzwänden stelle einen Abwägungsmangel dar, weil Alternativen gar nicht berücksichtigt worden seien. Die Stadt verlangt eine Überarbeitung der Unterlagen und eine Abwägung und Berücksichtigung auch alternativer Lösungen im Gegensatz zu den favorisierten Aluminiumschallschutzwänden. Die Stadt fordert, dort, wo Aluminiumwände zum Einsatz kämen, deren durchgehende Begrünung bzw. Farbgebung. Besonders im Bereich der Ortsmitte Praest (Bahn-km 54,400 – 55,000) werde der Zerschneidungseffekt der Lärmschutzwände besonders gravierend die Ortslage prägen. Im Bereich des verlegten Haltepunktes sollten ein offenes Umfeld und traditionelle Sichtbeziehungen ohne Angsträume erhalten bleiben. Hier plädiert die Stadt für transparente bzw. teiltransparente Lärmschutzelemente. Sie fordert, Varianten mit zumindest im oberen Teil transparenten Wänden vorzusehen. Hierfür gebe es zahlreiche Beispiele an Schienentrassen, u. a. an der Ausbaustrecke München – Ingolstadt. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen (G 4-5 und G 7-8) sähen lediglich eine Farb- und Oberflächengestaltung der gleisabgewandten Seite unter nicht genannten technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen vor. Diese Einschränkungen dürften nicht dazu führen, in den zu betrachtenden Abschnitten im Ortskern von Praest Lärmschutzwände mit transparenten oder teiltransparenten Elementen oder aber andersartige Lärmschutzwände, die nicht aus Aluminium bestünden, von vorneherein auszuschließen.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** hält es für einen gravierenden Mangel der Planunterlagen, dass der Belang „Beeinträchtigung/Zerstörung des Stadt- und Ortsbildes“ im Erläuterungsbericht zur Schalluntersuchung und in der UVS keiner näheren Prüfung unterzogen worden sei. Selbst in der UVS würden zwar zu erwartende Beeinträchtigungen aufgeführt, konkrete Vorschläge zur Minderung oder zur Kompensation im Stadtgebiet würden nicht gemacht. Die in diesem Zusammenhang von der Vorhabenträgerin vorgebrachte Argumentation, dass transparente Lärmschutzmaterialien die an sie gestellten akustischen Anforderungen nicht erfüllten, treffe so nicht zu. Der zu erwartenden Minderung der Effizienz transparenter Wände könne durch eine höhere Ausbildung der oberen Wandkante entgegengewirkt werden. Laut der bahninternen Richtlinie RiL 804.5501,4 (2) seien Lärmschutzwände zwar gleisseitig lärmabsorbierend auszubilden, der Einsatz transparenter Wände werde aber grundsätzlich für möglich erachtet. Üblicherweise werde dieser Widerspruch dadurch gelöst, dass im unteren Bereich einer Lärmschutzwand hochabsorbierende und im oberen Wandbereich transparente Elemente verbaut würden. In den Niederlanden seien transparente Wände auf weiten Teilen der Betuwe-Linie Standard. Die Stadt fordert insbesondere am Haltepunkt Praest die Ausgestaltung der Lärmschutzwände mit transparenten Elementen. Dies fördere sowohl die soziale Verträglichkeit als auch die Attraktivität der Station.

Auch viele **Einwender** kritisieren die graugrüne Optik der geplanten Aluminiumschallschutzwände. Diese würden zu einer Verschattung der Wohnräume und der Gärten führen oder den angrenzenden Wohngebieten einen „Gefängnischarakter“ verleihen. Ein Einwender bemängelt außerdem die Beeinträchtigung der Sichtachsen seines Wohngebäudes auf die Landschaft und fordert optisch zurücknehmende Schallschutzeinrichtungen (z. B. transparente SSW). Etliche **Einwender** befürchten zudem, dass durch die Lärmschutzwände das Landschaftsbild zerstört werde.

Die **Vorhabenträgerin** räumt ein, dass es durch die Schallschutzwände zu Sichtbehinderungen kommen könne. Sie sei aber verpflichtet, zum Schutz der Anwohner Schallschutzmaßnahmen zu errichten. Transparente Schallschutzwände könnten nicht errichtet werden, da sie nicht ausreichend schallabsorbierend seien. Die visuellen Auswirkungen der Schallschutzwände auf das Ortsbild und die Sichtbeziehungen zum Freiraum seien in der UVS als erhebliche Umweltauswirkung ausgewiesen (Anlage 12.17, Kapitel 1.4, Konflikt M33.3.1) und als einer der bedeutendsten Einzelkonflikte eingeschätzt. Die ortsbildverträgliche Gestaltung der Schallschutzwände sei in der UVS (Anlage 12.17, Kapitel 1.3 und 9.4.1) als Vermeidungsmaßnahme empfohlen. Der LBP (Anlage 10.1) lege diesbezügliche Gestaltungsmaßnahmen fest. Grundsätzliche Aussagen zur Tieferlegung der Streckengradiente würden in Anlage 12.1, Kapitel 3.5.3 gemacht. Danach komme eine Absenkung nach Einschätzung der Vorhabenträgerin nicht als Alternative in Betracht. Zum Thema transparenter Wände, insbesondere Wandoberteile, sei darauf hinzuweisen, dass diese im Einsatzfall in Bereichen mit bedeutenden bzw. empfindlichen Vogelvorkommen entsprechend dem aktuellen Kenntnisstand mit Maßnahmen zum Schutz gegen Vogelkollision ausgestattet sein müssten (z. B. dauerhaftes Streifenmuster). Entsprechend der Schall 03 müssten Schallschutzwände auf der dem Schienenweg zugewandten Seite jedoch immer hochabsorbierend sein. Transparente Materialien hätten in der Regel keine schallabsorbierende Wirkung. Sie eigneten sich im Regelfall nur für Wände oder Teile von Wänden, bei denen eine Schallreflektion akzeptiert werden könnte. Die konkrete Ausgestaltung der Schallschutzwände (Gestaltung und Materialwahl) sei zudem nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern erfolge erst im Rahmen der Ausführungsplanung unter Beteiligung der Stadt. Mithin würden mit Ausnahme der hoch absorbierenden Ausbildung der gleiszugewandten Seite in den abschnittsspezifischen Unterlagen der UVS keine weiteren Aussagen zu Form und Material der Schallschutzwände getroffen. Als Vermeidungsmaßnahme werde in der UVS dagegen u. a. auf eine „ortsbildangepasste Gestaltung und Begrünung der Schallschutzwände“ verwiesen, was im LBP mit entsprechenden Maßnahmen fixiert sei. Mit den Gestaltungsmaßnahmen G 4, G 5, G7 und G 8 sei u. a. festgelegt, dass die Gestaltung mit der Stadt in der Ausführungsplanung abzustimmen sei. Prinzipiell seien unterschiedliche Materialien oder Kombinationen

daraus geeignet, um die erforderliche Abschirmwirkung zu erzielen. Wenn aber schon keine Materialien in einem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt würden, dann könnten erst recht nicht bestimmte Produkte einzelner Hersteller, wie sie in der Einwendung aufgeführt würden, Gegenstand des Genehmigungsverfahrens sein. Die von den Einwendern angesprochene Einschränkung der sozialen Kontakte sei dem Begriff der „Lebensqualität“ zuzuordnen. Dieser entziehe sich jedoch einer objektiven Beurteilung, da er sich aus einer Vielzahl von subjektiv definierten Faktoren zusammensetze. Dazu gehörten im Wesentlichen das Wohnumfeld (Schutzgut Wohnen), das Naherholungsangebot (Schutzgut Erholung), das Gesundheits- und Bildungspotential (Schulen, ärztliche Versorgung, Kultur) und die Infrastrukturversorgung (Einkaufsmöglichkeiten, Verkehrsanbindung). Die Einflussfaktoren wirkten komplex aufeinander, so dass bei möglicher Beeinträchtigung eines Anteils noch nicht auf eine grundsätzliche Störung der Lebens- oder Wohnqualität geschlossen werden könne. Ausgenommen seien Extremfälle, die sich jedoch ausschließlich auf die Schutzgüter Wohnen und Erholung bezögen. Alle anderen Faktoren seien durch Bau und Betrieb der Eisenbahn nicht beeinflusst. Im Übrigen sei der private Belang „Lebensqualität“ rechtlich nicht geschützt.

Die **Anhörungsbehörde** verweist auf den Planfeststellungsbeschluss vom 24.09.2015 zum PFA 1.1 Oberhausen (Az. 541ppo/003-4052#011). Danach führe der Einsatz transparenter Schallschutzwände nicht zu den erforderlichen Pegelminderungen und komme daher nicht in Betracht. Weitere kleinteilige Vorgaben hinsichtlich des Aussehens der Wände im Planfeststellungsverfahren zu regeln, sei unangemessen. Diese Entscheidung sei ohne Weiteres auf den PFA 3.3 übertragbar. Hinsichtlich des Schallschutzkonzeptes mit Schwerpunkt „transparente Glasbogenwände“ fänden laut Mitteilung der Vorhabenträgerin Abstimmungsgespräche mit der Stadt statt (Stand 18.05.2018).

Die **Stadt Emmerich am Rhein** führt an, dass hinsichtlich der vorgesehenen abschnittsweisen Begrünung der ortszugewandten Seite der Schallschutzwände ungeklärt sei, wer im Anschluss an die Herstellung der Maßnahme für die Kosten der Pflege und Unterhaltung aufkomme. Nach Auffassung der Stadt müsse eine vertragliche Regelung über die Unterhaltungskosten vor Abschluss der Planfeststellung abgeschlossen werden. Hinsichtlich der Begrünung von Lärmschutzwänden, die unmittelbar an private Gärten grenzten, müsse geklärt werden, wer anschließend Eigentümer dieser Fläche werde und wer in welcher Form die Pflege dieser Fläche sicherstelle. Sollte in Einzelfällen eine öffentliche Trägerschaft beabsichtigt sein, müsse eine Zugänglichkeit für Personen und Maschinen über einen mindestens 3 m breiten Weg gewährleistet werden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass sie selbst zuständig für die Unterhaltung des Grüns an ihren Schallschutzwänden sei. Auf eine Festsetzung von Begrünungsmaßnahmen auf priva-

ten Grundstücksflächen (Gärten) werde möglichst verzichtet, um nicht unangemessen in Privateigentum einzugreifen.

Entscheidung:

Die Einwendungen gegen die Gestaltung der Schallschutzwände werden zurückgewiesen. Transparente Schallschutzwände sind nicht ausreichend, insofern sind bei einer Berücksichtigung von transparenten Elementen und Beibehalt eines gleichen Schutzniveaus größere Bauhöhen erforderlich, was dem beabsichtigten Zweck einer verringerten Trennwirkung entgegenläuft. Den weiteren Forderungen der Stadt hinsichtlich der Gestaltung der Schallschutzwände wird dadurch Rechnung getragen, dass die Vorhabenträgerin die konkrete Ausgestaltung der Lärmschutzwände (Gestaltung und Materialwahl) erst im Rahmen der Ausführungsplanung unter Beteiligung der Stadt festlegen wird.

B.4.14.2.1.15 Auswirkungen der Schallschutzwände auf das Stadtklima

Die **Stadt Emmerich am Rhein** trägt vor, dass – entgegen der Behauptung der Vorhabenträgerin – in der Hetter und bis in die Rheinauen sehr häufig die Entstehung und Lagerung von Bodennebel beobachtet werden könne. Die Ortschaften würden also von Kaltluftentstehungsgebieten umringt. Kleinklima und Luftaustausch würden durch die Anlage der Lärmschutzwände deutlich verändert, ohne dass jetzt bereits eindeutige Aussagen möglich seien, an welchen Stellen es zukünftig zu stärkeren Verwirbelungen und zu mangelndem Luftaustausch komme. Die Stadt fordert hierzu nähere Untersuchungen.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt Forderungen nach einer näheren Untersuchung ab. Zwar sei das Vorhandensein von Kaltluftentstehungsgebieten im Raum unbestritten. In den Antragsunterlagen werde aber dargestellt, dass Niederungsbereiche, Grünland-, Acker- und Moorflächen hierbei berücksichtigt würden (vgl. auch Anlage 12.2, Kapitel 3.5.1 zur abschnittsspezifischen Bestandserfassung). Allerdings ergäben sich bei einem Fehlen deutlicher Reliefunterschiede keine relevanten regionalen Luftbahnen, die zu einem regelmäßigen Luftaustausch führen könnten. Lediglich bei Kaltluftentstehungsflächen mit direktem Siedlungsbezug könne es durch Windeinfluss zu einem relevanten Luftaustausch kommen. Solche Flächen würden in der UVS berücksichtigt (Karte Anlage 12.8).

Entscheidung:

Den Bedenken der Stadt Emmerich am Rhein wird durch die Berücksichtigung der möglichen Kaltluftentstehungsflächen in der UVS Rechnung getragen. Es bedarf keiner weiteren Regelung im Planfeststellungsbeschluss.

B.4.14.2.1.16 Trennwirkung der Schallschutzwände

Die **Stadt Emmerich am Rhein** bemängelt, dass die Planunterlagen beim Thema Schallschutzwände zwar auf die Trennwirkung für Kleintiere und bodennahe Luftschichten eingingen, jedoch nicht auf die primäre Trennwirkung für die dort lebenden Menschen und das jeweilige Ortsgefüge. Zwar stellten die Planunterlagen fest, dass das Ortsbild im Bereich von Berg, Praest und Vrasselt durch die geplanten, bis zu 4 m aufragenden Schallschutzwände deutlich verändert werde. Hinweise auf eine Minderung dieser gravierenden Beeinträchtigung des Ortsbildes gebe es aber nicht. Beim Schutzgut Landschaft/Ortsbild gehe die Vorhabenträgerin davon aus, dass allein durch baubedingte Auswirkungen ein Verlust an landschaftsprägenden Gehölzstrukturen von 2.991 m² entstehe. Anlagenbedingt komme es insgesamt zu einem Verlust landschaftsprägender Gehölzstrukturen von 27.559 m². Dabei gingen 500 m lineare Gehölzstrukturen, 406 m Hecken und 93 m Baumreihen verloren, was dazu führe, dass die Trasse durch die Freistellung von Gehölzen im Landschaftsraum weithin sichtbar werde. Dadurch werde die visuelle Trennwirkung der bis zu 4 m hohen Lärmschutzwände sowohl in den freien Landschaftsräumen als auch in den Ortsbildeinheiten, z. B. des Ortsteiles Praest, weitaus gravierender wahrgenommen. Anhand der Gegenüberstellung der geplanten Eingriffe mit den jeweiligen Kompensationsmaßnahmen im LBP (wie „Anlage eines Grünstreifens mit Gehölzbepflanzung“) sei trotz der beigefügten Flächenangaben nicht nachvollziehbar, inwieweit tatsächlich der bau- und anlagenbedingte Verlust der bestehenden Vegetation ausgeglichen werde. Gerade die Wiederherstellung trassenbegleitender Gehölzstrukturen für das Landschaftsbild wie auch die Kompensation von lufthygienisch bedeutsamen Gehölzstrukturen im Trassenbereich seien laut Gutachter u. a. bereits zum Teil multifunktional über den Biotopausgleich an anderer Stelle erbracht.

Bei der Beurteilung des Schutzgutes Mensch falle auf, dass der Verlust sozialer Nähe, die Teilung ganzer Ortsgemeinschaften, der Verlust oder die Beeinträchtigung wohnumfeldrelevanter Blickbeziehungen, das Abgeschnittensein von lokalen Zentren oder Kultureinrichtungen der Gemeinde, die längeren Umwege dorthin, gerade für mobilitätseingeschränkte Personen, also der gesamte gesellschaftsverändernde Aspekt der durch das Aufstellen der Lärmschutzwände aus Aluminium bewirkt werde, mit keinem Wort erwähnt oder wenigstens als abwägungserheblich dargestellt werde.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert dazu, dass in Kapitel 5 der Anlage 12.2 abschnittsbezogen die Wirkungen beschrieben würden, die vom Vorhaben im PFA 3.3 ausgingen, u. a. Trennwirkungen und visuelle Wirkungen der Schallschutzwände (S. 81). Das Auftreten der aufgeführten Wirkungen sei unabhängig von der Ausprägung der Schutzgüter und nicht auf ein bestimmtes Schutzgut bezogen. Die aus der Verknüpfung dieser Vorhabenwirkungen mit der

Ausprägung der Schutzgüter abgeleiteten Auswirkungen, deren Darstellung von der Stadt vermisst werde, seien in Anlage 12.17, Kapitel 1.1.3 beschrieben und beurteilt. Die genannte Beeinträchtigung sei im LBP, Kapitel 4.3 im Konflikt „L 2“ fixiert. Gemäß Darstellung in Tabelle 13 zu diesem Konflikt werde diese Beeinträchtigung durch die Maßnahmen A 1, A 3, A 6, A 7, A 11 und A 15 gemindert und kompensiert: Parallele Gehölzpflanzungen sollten die Schallschutzwand in das Orts- und Landschaftsbild einbinden. Weiterhin sei für die Schallschutzwände unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (z. B. Schallabsorption) eine ortsbildangepasste Gestaltung und, soweit möglich, Begrünung vorgesehen, die mit der Stadt in der Ausführungsplanung abzustimmen sei (Gestaltungsmaßnahmen G 4, G 5, G 7 und G 8). Zudem enthalte die Tabelle 1, Ziffer 12.17 der UVS, S. 8-10, eine Übersicht der relevanten Projektwirkungen und möglichen Auswirkungen für das Schutzgut Menschen, insbesondere unter den Punkten „Verlust/Beeinträchtigung von wohnumfeldrelevanten Sichtbeziehungen“ und „Verlust/Funktionsbeeinträchtigung durch Verlegung der – die Trasse querenden – Verkehrswege“. Weitergehende Beschreibungen dieser Auswirkungen fänden sich in Kapitel 1.1.3, Ziffer 12.17, S. 14 ff. der UVS unter den Punkten „Anlagenbedingte visuelle Trennwirkung“ und „Anlagenbedingte Trennwirkung“.

Die **Vorhabenträgerin** führt weiterhin aus, dass die Visualisierung der geplanten Kompensationsmaßnahmen in Anlage 10.4 des LBP erfolge. Die Wiederherstellung trassenbegleitender Gehölzstrukturen sei erstes Ziel des im LBP formulierten Kompensationskonzeptes (Anlage 10.1, Kapitel 5.1.2.3). Es seien überall dort Eingrünungsmaßnahmen entlang der Trasse vorgesehen, wo dies unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse (Bauwerke, Eigentumsstruktur, Zugänglichkeit) möglich und vertretbar erscheine. Auf eine Festsetzung von Begrünungsmaßnahmen auf privaten Grundstücksflächen (Gärten) werde möglichst verzichtet, um nicht unangemessen in Privateigentum einzugreifen. Insgesamt sei die Neuanlage trassenbegleitender Gehölzstrukturen mit einem Flächenumfang von 19.918 qm vorgesehen (Maßnahmen Nr. A 1, A 3, A 6, A 11, A 15 und A 18). Zusätzlich sei in möglichst vielen Bereichen eine Begrünung der Schallschutzwände vorgesehen.

Die Ausführungen zum multifunktionalen Ausgleich (LBP, Anlage 10.1, Kapitel 5.3.3.3 unter Tab. 18) seien wie folgt zu verstehen: Die trassenbegleitenden Gehölzstrukturen erforderten aufgrund ihres Alters und ihrer Struktur in vielen Fällen im Rahmen der Einzelfallbetrachtung (Tabelle 18) eine zusätzliche Kompensation mit dem Faktor 1:2 für die Biotopfunktion. Diese Gehölze seien oft gleichzeitig als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild und/oder das Klima zu sehen. Dadurch, dass bereits ein höherer Kompensationsbedarf für die Biotopfunktion dieser Gehölze festgelegt werde, sei der zusätzliche

Kompensationsbedarf für die Schutzgüter Landschaft und Klima, der aus der Einstufung als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung für diese Schutzgüter resultiere, bereits im Rahmen der multifunktionalen Kompensation erbracht. Diese multifunktionale Kompensation erfolge soweit wie möglich im Trassenbereich und erst darüber hinaus an anderer Stelle.

Entscheidung

Entgegen der Ansicht der Stadt Emmerich am Rhein ist die Trennwirkung der Schallschutzwände betrachtet und in die Entscheidung mit einbezogen worden. Aus den von der Vorhabenträgerin ausgeführten und nachvollziehbaren Gründen kann auf die Schallschutzwände nicht verzichtet werden, die Trennwirkung wird soweit wie möglich begrenzt. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

B.4.14.2.2 Passiver Schallschutz

B.4.14.2.2.1 Erstattung der Aufwendungen

Eine Reihe von **Einwendern** argumentiert, sie würden durch die von der Vorhabenträgerin beabsichtigten passiven Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend geschützt. Da sie stets bei geöffnetem Fenster schliefen, um mit ausreichend Sauerstoff versorgt zu sein, nützten ihnen passive Schallschutzmaßnahmen nichts. Zur angemessenen Befriedigung der Wohnbedürfnisse gehöre auch das Schlafen bei geöffnetem Fenster, was auf Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gestützt wird (BVerwG, Urt. v. 29.01.1991, 4 C 51/89; BVerwG, Urt. v. 21.09.2006, 4 C 4/05). Deshalb wird auch teilweise der Einbau von Klimaanlagen für alle Wohn- und Schlafräume in den betroffenen Gebäuden gefordert. Damit verbundene Energiekosten müssten von der Vorhabenträgerin übernommen werden.

Einige **Einwender** fordern die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen auch in den Fällen, in denen die Planunterlagen eine Überschreitung der Grenzwerte aufgrund der Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen nicht ergeben. Andere Einwender bestreiten nicht die Wirksamkeit passiver Schallschutzmaßnahmen an sich, fordern aber Maßnahmen in einem bestimmten Umfang, etwa eine Dreifachverglasung von Fenstern (Schallschutzfenster). Teilweise wird auch vorgebracht, dass die Maßnahmen nicht ausreichend seien, weil Schallschutzfenster nicht für alle relevanten Gebäudeseiten vorgesehen seien oder nicht alle baulichen Anlagen mit Schallschutzmaßnahmen versehen worden seien. Ferner wird die durch die Vorhabenträgerin angesetzte Entschädigungshöhe für passive Schallschutzmaßnahmen als zu niedrig kritisiert. Zudem wird teilweise mit Blick auf den Zeitpunkt der Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen gefordert, diese bereits vor Baubeginn durchzuführen.

Entscheidung:

Den Eigentümern derjenigen Anlagen, deren bauliche Nutzung mit aktiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, BüG etc.) nicht oder nicht ausreichend geschützt werden kann, steht eine Erstattung der Kosten für die notwendigen Aufwendungen von passiven Schallschutzmaßnahmen am Gebäude zu.

Bei passiven Schallschutzmaßnahmen (entsprechend der 24. BImSchV) 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. Lüftungselemente gewährleisten einen ausreichenden Luftaustausch bei hoher Schalldämmung und niedrigem Eigengeräusch, ein Öffnen der Fenster zu Belüftungszwecken ist nicht mehr erforderlich.

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 (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.04.1996 – Az.: 11 A 86/95, BVerwG, Urt. v. 21.09.2006 – Az.: 4C 4/05).

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 durchzuführenden Objektbesichtigung, nach der für jedes mit einer Grenzwertüberschreitung betroffene Gebäude ein gesondertes Einzelgutachten zur Bemessung und Beurteilung der passiven Schallschutzmaßnahmen erarbeitet wird. Bei der Objektbesichtigung werden auch diejenigen Ober- oder Dachgeschosse aufgenommen, die in der schalltechnischen Berechnung (Anlage 13) versehentlich nicht betrachtet worden sind. Den diesbezüglichen Einwendungen wird demnach durch die Planung der Vorhabenträgerin (Ortsbesichtigung) Rechnung getragen.

Die Vorhabenträgerin führt aus, es gebe folgende Schritte bei der praktischen Abwicklung des passiven Schallschutzes:

1. Während der Realisierung der Ausbaumaßnahme würden die Betroffenen von der Vorhabenträgerin schriftlich informiert und könnten anschließend ein übersandtes Antragsformular zur Wahrnehmung ihres Anspruches auf passiven Schallschutz bei der Vorhabenträgerin einreichen.

2. Nach Eingang dieses Antrages werde durch ein von der Vorhabenträgerin beauftragtes Ingenieurbüro der tatsächliche Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen für das jeweilige Gebäude vor Ort überprüft.
3. Die tatsächliche Anspruchsberechtigung auf passiven Schallschutz basiere auf folgenden Voraussetzungen:

a. Eigentum an einem Flurstück/Gebäude innerhalb der in den Lageplänen gekennzeichneten Gebiete/Gebäude.

b. An der Außenfassade von schutzbedürftigen Räumen müsse der maßgebliche Immissionsgrenzwert überschritten sein.

c. Für die schutzbedürftigen Räume gälten die ihrer Nutzung entsprechenden Grenzwerte. Werde die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so sei nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

d. Zum Zeitpunkt der Mitteilung des Baubeginns durch die Vorhabenträgerin gewährleisteten die vorhandenen Gebäudeteile nicht den künftig erforderlichen Schallschutz.

4. Das Ergebnis der Überprüfung, ggf. mit Maßnahmenvorschlägen, werde dem Betroffenen von der Vorhabenträgerin mitgeteilt. Sofern bei dem Anspruchsberechtigten Interesse zur Realisierung der Schallschutzmaßnahmen bestehe, werde dieser gebeten, baldmöglichst mindestens zwei Angebote für die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen einzuholen und der Vorhabenträgerin zur Überprüfung vorzulegen. Mit dem Ergebnis der Angebotsprüfung werde dem Anspruchsberechtigten eine Vereinbarung über die Erstattung der Schallschutzmaßnahmen einschließlich sonst notwendiger Einrichtungen bzw. Anpassungen übersandt.
5. In Bereichen, in denen rechtsverbindliche Bebauungspläne vorlägen, welche Festsetzungen zum Schallschutz enthielten, würden diese Festsetzungen bei der Ermittlung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt.
6. Nach dem erfolgten Einbau der passiven Schallschutzmaßnahmen werde deren fachgerechte Montage überprüft.
7. Nach Abschluss dieser Überprüfung würden die Aufwendungen für die passiven Schallschutzmaßnahmen gegen Rechnung dem Antragsteller durch die Vorhabenträgerin erstattet.

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

24. BImSchV. Verfassungsrechtliche Bedenken gegen die 24. BImSchV bestehen nicht (vgl. BVerwG, Urt. v. 05.03.1997 – Az.: 11 A 25/95).

In diesem Planfeststellungsbeschluss wird den Eigentümern der betroffenen baulichen Anlagen ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zugesprochen (Punkt A.4.6.4 des Planfeststellungsbeschlusses). Anspruchsvoraussetzung ist, dass an der entsprechenden Gebäudeseite tatsächlich Fenster von schutzbedürftigen Räumen vorhanden sind und der vorhandene Schallschutz der Außenbauteile nicht ausreicht.

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 einräumt.

Anwohnern, denen durch aktive Schallschutzmaßnahmen oder aus sonstigen Gründen hinreichender Schutz vor Schallimmissionen im Rahmen der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV gewährleistet wird, stehen schon mangels verbleibender Grenzwertüberschreitungen keine Ansprüche zu.

Hinsichtlich des vielfach vorgebrachten Einwandes, dass passive Schallschutzmaßnahmen nicht wirksam seien, wenn die betroffenen Einwender mit offenem Fenster schliefen, gilt, dass auch schallgedämmte Lüftungselemente vom Anspruch auf passiven Schallschutz umfasst sind, sodass auch bei geschlossenen Fenstern für eine ausreichende Belüftung gesorgt sein dürfte. Im Übrigen gibt es keinen Anspruch auf ungestörten Schlaf bei stets voll geöffnetem Fenster (BVerwG, Urt. v. 05.03.1997, 11 A 25/95, juris-Rn. 117). Die seitens der Einwender zitierte Rechtsprechung belegt zudem, dass es auch keinen uneingeschränkten Anspruch auf Schlaf bei gekipptem Fenster gibt. So führen das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 21.09.2006, Az. 4 C 4/05(juris, Rn. 26 des Urteils) und der VGH BW in seinem Urteil vom 28.01.2020, Az.5 S 817/17 (juris, Rn. 47 des Urteils) aus, dass angemessene Wohnverhältnisse in Fällen, in denen ein Schlafen bei gekipptem Fenster aufgrund der Lärmbelastung nicht möglich ist, auch durch den Einbau technischer Belüftungseinrichtungen gewahrt werden. Diese Einschätzung liegt auch der Vorschrift des § 2 Abs. 1 S. 2 24. BImSchV zugrunde, wonach zu den Schallschutzmaßnahmen auch der Einbau von Lüftungsmaßnahmen in Räumen gehört, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden. Auch in dem Urteil v. 29.01.1991, 4 C 51/89, juris-Rn. 433, erkennt das Bundesverwaltungsgericht an, dass ein nächtliches Öffnen der Fenster durch den Einbau technischer Lüftungseinrichtungen kompensiert werden kann.

B.4.14.2.2.2 Außenwohnbereiche/Gartennutzung

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.

Viele **Einwender** haben wiederholt die Bedeutung, die sie ihren Außenwohnbereichen persönlich zumessen, betont. Sie befürchten, dass die unterschiedlichen Nutzungen (Erholung, Gartenarbeit, soziale Kontakte, Sport etc.) aufgrund der durch das Ausbauvorhaben steigenden Lärmbelastungen beeinträchtigt würden. Teilweise wird eine Minderung der allgemeinen Lebensqualität durch die Beeinträchtigung des Außenbereichs vorgetragen.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Das Abstellen auf die Tageswerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist nicht zu beanstanden. Diese sind für die Beurteilung der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche in Außenwohnbereichen maßgeblich, da Außenwohnbereiche regelmäßig nur am Tage dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen; auf den Nachtwert nach § 2 Abs. 3 16. BImSchV ist nicht abzustellen (BVerwG, Urt. v. 15.03.2000, 11 A 33/97, juris-Rn. 137 ff.; VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 11.02.2004, 5 S 384/03, juris-Rn. 171 ff.). Damit haben diejenigen einen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG, bei deren Grundstücken der Tageswert im Außenwohnbereich überschritten wird.

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 (A.4.6). Die Berücksichtigung von Nachtwerten ist für Außenwohnbereiche nicht erforderlich, da Außenwohnbereiche üblicherweise nicht zum Schlafen benutzt werden (Bay VGH, Urt. v. 15.01.2001 – Az. 20 A 99.40024; Hess VGH, Urt. v. 17.11.2011 – Az.: 2 C 2165/09.T). Daher werden diesbezügliche Einwendungen zurückgewiesen, wenn die Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

B.4.14.2.2.3 Sonstige Einwendungen bezüglich des passiven Schallschutzes

Einige **Einwender** kritisieren, dass sie vom passiven Schallschutz nicht profitieren würden, da ihr Grundstück im Außenbereich in einem Gebiet liege, welches mit einem allgemeinen Wohngebiet vergleichbar sei.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die von den Einwendern vorgetragene Kritik an der Bestimmung der Schutzbedürftigkeit greift nicht durch. Welche Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind, bestimmt sich durch den im zugrundeliegenden Bebauungsplan festgesetzten Gebietscharakter des betroffenen Gebiets gemäß § 2 der 16. BImSchV. Es ist hingegen nicht maßgeblich, ob die tatsächliche Bebauung von den Festsetzungen im Bebauungsplan abweicht. Eine Ausnahmeregelung für diesen Fall hat der Verordnungsgeber der 16. BImSchV bewusst nicht getroffen (BVerwG, Urt. v.12.08.1999, 4 CN 4/98, NVwZ 2000, 550 (551)). Sofern hier ein Einwender argumentiert, sein im Außenbereich liegendes Grundstück liege in einem Gebiet, was einem (allgemeinen) Wohngebiet vergleichbar sei, kann dem nicht gefolgt werden. § 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV verbietet es, Gebiete im Außenbereich allgemeinen Wohngebieten gleichzustellen.

Einige **Einwender** fordern Schallschutzmaßnahmen für Bäder, Flure und Küchen.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Kein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht für „nicht schützenswerte Räume“. Zu diesen Räumen gehören, z. B. Bäder, Flure und Küchen. Auch Garagen gehören nicht zu den schützenswerten Raumnutzungen gemäß der 24. BImSchV.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** sowie eine Vielzahl an **Einwendern** haben für einzelne Gebäude, u. a. das Feuerwehrgerätehaus (Moselstraße 2), weitergehenden passiven Schallschutz gefordert.

Die **Vorhabenträgerin** hat im Deckblattverfahren weitergehenden passiven Schallschutz zuerkannt und die Anlage 13 entsprechend angepasst.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** trägt außerdem vor, dass laut Planfeststellungsunterlagen an einigen Baudenkmälern passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen seien. Dies betreffe die folgenden Gebäude: Haus Offenberg, Holländerdeich 30 und Holländerdeich 32, Reckenburg, Bahnweg 200, Hotel Heering, Reeser Straße 384 sowie Hofanlage, Reeser Straße 374. Es sei nicht konkret ersichtlich, welche baulichen Verbesserungen der Umfassungsbauteile an den einzelnen Gebäuden zum Einsatz kommen sollten. Es sei sicherzustellen, dass bei Planung und Umsetzung von Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Sinne des Denkmalschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen (DSchG NRW) in angemessener Weise berücksichtigt würden und die Untere Denkmalbehörde beteiligt werde. Dies betreffe insbesondere erlaubnispflichtige Eingriffe in die Bausubstanz, z. B. den Einbau von Schallschutzfenstern.

Die **Vorhabenträgerin** hat den Hinweis zur Kenntnis genommen und erwidert dazu, bei den genannten Gebäuden seien die Beurteilungspegel z. T. so gering, dass denkbar sei, dass nach der 24. BImSchV ausschließlich Schalldämmlüfter erforderlich werden. Sie sagt die Einbindung der Unteren Denkmalbehörde zu.

Es bedarf keiner weiteren Regelung im Planfeststellungsbeschluss.

Viele **Einwender** befürchten Gesundheitsschäden durch Lärm, wobei sie teils auf Vorerkrankungen bzw. Vorbelastungen (Schlafstörungen) und teils darauf verweisen, dass die Lärmimmissionen oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle lägen. Teilweise wird geltend gemacht, dass Gesundheitsbeeinträchtigungen trotz Einhaltung der Grenzwerte bei der einmaligen Schallmessung drohten; gesundheitliche Schäden würden nicht durch die Qualität der Lärmbelästigung, sondern auch durch deren Quantität hervorgerufen. Dieser Umstand sei nicht ausreichend berücksichtigt worden. Ein Einwender fürchtet Gesundheitsschädigungen durch Schall auf den Bahnsteigen, der durch Schallschutzwände verstärkt werde.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV und bei Durchführung der Schutzvorkehrungen gemäß der AVV-Baulärm kann davon ausgegangen werden, dass eine Beeinträchtigung der Gesundheit nicht zu erwarten ist. Die in der Rechtsprechung bisher nur für (dauerhaften) Verkehrslärm entwickelten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung sind sehr viel höher, nämlich 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (vgl. BVerwG, Beschl. v. 25.04.2018, 9 A 16/16, juris-Rn. 86). Diese Werte werden vorliegend nicht erreicht.

Da Schallschutzwände auf der dem Schienenweg zugewandten Seite gemäß der Schall 03 immer hochabsorbierend ausgeführt werden, gibt es keine Erhöhung der Beurteilungspegel durch Reflexionen an Schallschutzwänden. Daher sind keine Gesundheitsschädigungen durch Schall auf den Bahnsteigen zu befürchten.

Vereinzelt wird zudem geltend gemacht, dass Hauseigentümern unabhängig von der fachplanungsrechtlichen Erheblichkeitsschwelle oder der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle dem Grunde nach ein Anspruch aus § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zustehe.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet, dass für einen Anspruch aus § 906 Abs. 2 S. 2 BGB neben den im Planfeststellungsverfahren eröffneten Rechtsbehelfen kein Raum bleibe. Dem Eigentumsschutz der Betroffenen werde dadurch Genüge getan, dass sich die Planfeststellungsbehörde mit der Frage der erforderlichen Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG) umfassend auseinandersetze und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 3 S. 3 VwVfG) anordnen werde, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten

seien. Anwohner einer Eisenbahntrasse seien im Übrigen zur Duldung derjenigen Immissionen verpflichtet, die sich in den Grenzen der zulässigen Richtwerte hielten.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die Ausführungen der Vorhabenträgerin sind zutreffend. Die Entschädigungsregelung in § 74 Abs. 3 S. 3 VwVfG lässt keinen Raum für Ansprüche etwa nach enteignungsrechtlichen oder zivilrechtlichen Grundsätzen, insbesondere sind Ausgleichsansprüche nach § 906 Abs. 2 S. 2 BGB ausgeschlossen (BGH, Urteil vom 30.10.2009, Az. V ZR 17/09, NJW 2016, S.1141 ff.)

B.4.14.2.2.4 Entschädigung in Geld

Der Vorhabenträgerin ist unter A.4.6.5 auferlegt worden, den Eigentümern derjenigen Gebäude, in deren Innenräumen trotz aktiver und/oder passiver Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 24. BImSchV nicht eingehalten werden können, für verbleibende unzumutbare Beeinträchtigungen gemäß § 74 Abs. 2. Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.

Dabei sind Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags bezogen auf Wohnräume bzw. mehr als 60 dB (A) nachts in Schlafräumen als unzumutbare Beeinträchtigungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG anzusehen. Diesen Einwendern steht ein Entschädigungsanspruch gem. § 74 Abs. 2 VwVfG zu.

Ein **Einwender** fordert wegen der unzumutbaren Lärmimmissionen, die trotz aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen verblieben, eine Entschädigung i. H. v. 680.000,00 €. Die Voraussetzungen dafür seien gegeben: Die Eisenbahnanlage werde erheblich geändert und die Grenzwerte der 16. BImSchV würden erheblich überschritten. Der Lärm werde so stark zunehmen, dass von einer ausreichenden Nachtruhe selbst bei geschlossenen Fenstern nicht mehr die Rede sein könne. Dies umso mehr, als sämtliche Schlafzimmer zu den Gleisen gewandt lägen.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet dem, dass im Bereich des Grundstücks des Einwenders das BüG als aktive Schallschutzmaßnahme wirksam werde, wodurch die Schallimmissionen in der Größenordnung der Vorbelastung blieben.

Entscheidung:

Die Entschädigungsforderung wird zurückgewiesen. Der Einwender ist durch das BüG als aktive Schallschutzmaßnahme hinreichend geschützt.

B.4.14.3 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht Erschütterungen durch die fahrenden 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, Urt. v. 21.12.2010 – Az.: 7 A 14/09). Bauliche Schäden durch Erschütterungen sind dagegen nicht zu erwarten.

Zur Durchsetzung weiterer Maßnahmen ist im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses unter Punkt A.4.6.6.1 ein Vorbehalt festgesetzt worden.

B.4.14.3.1 Grundlagen

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen wegen Erschütterungen richten sich mangels spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – Az.:7 A 14/09). Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Wann dies 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, Urt. v.21.12.2010 – Az.: 7 A 14/09). Hierbei sind individuelle Befindlichkeiten und Empfindlichkeiten der Betroffenen unbeachtlich, weil das Immissionsschutzrecht sich an durchschnittlich empfindlichen Menschen 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 Tauglichkeit des Regelwerkes DIN 4150 ist zur Beurteilung über Erschütterungen allgemein anerkannt. Bei Einhaltung der empfohlenen Werte kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen vermieden werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.06.2021, Az.: 7 A 10.20).

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 KBFmax als auch auf die Beurteilungsschwingstärke KBFTr. 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_o und Ar 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 bisherigen 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. Dies ist auch in ständiger Rechtsprechung anerkannt. (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.06.2021, Az.: 7 A 10.20 zum PFA 1.4 der ABS 46/2).

B.4.14.3.2 Erschütterungsschutzmaßnahmen

Folgende Maßnahmen sind im Erschütterungsgutachten zur Reduzierung der Erschütterungen als dem Stand der Technik entsprechend eingestuft worden:

Schwellenbesohlung: Bei dieser Maßnahme werden Elastomermaterialien unterhalb der Betonschwellen angeordnet und dann im herkömmlichen Schotterbett verlegt. Bei dieser

Lösung ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine gute körperschalldämmende Wirkung zu erwarten ist.

Schottertrog: Unterschottermatten werden vollflächig zwischen Schotterbett und einem Trogbauwerk verlegt. Aufgrund der zugelassenen Steifigkeit sind Erschütterungsminderungen erst ab ca. 25 Hz-30 Hz zu erwarten. Unterhalb dieser Frequenz können Verstärkungen der Erschütterungen auftreten. Damit ist der Einsatz dieser Maßnahme bei Gebäuden mit niedrigen Deckeneigenfrequenzen nicht vorteilhaft.

Masse-Feder-System (MFS): Der Einsatz von Masse-Feder-Systemen führt zu den größten Schwingungsminderungen. Der Oberbau kann als feste Fahrbahn oder Schotteroberbau ausgeführt werden. Diese Maßnahme führt zu einer wirksamen Reduzierung der Erschütterungsimmissionen in Gebäuden, auch solchen mit niedrigen Deckeneigenfrequenzen. Des Weiteren führen MFS auch zur deutlichen Reduzierung des sekundären Luftschalls. Beim Einsatz dieser Systeme ist mit erheblichen technischen Zwängen und Kosten zu rechnen.

Maßnahmen an Gebäuden: Auch an den umliegenden Gebäuden können Maßnahmen zur Erschütterungsreduktion eingesetzt werden, und zwar z. B.:

- eine vollständige elastische Lagerung,
- eine Verstimmung einzelner Decken durch den Einbau von Stützen oder eine Bedämpfung der Decken durch den Einbau von Tilgern,
- eine seitliche Abschirmung des Gebäudes mit elastischen Matten.

Diese Maßnahmen sind jeweils nur an einem Immissionsort wirksam und erweisen sich häufig als nicht realisierbar oder unverhältnismäßig aufwendig.

Entsprechend dem aktuellen Stand der Technik können die beschriebenen Maßnahmen angewendet werden. Nach den Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes dürfen die zum Einsatz vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 3 des VwVfG „untunlich“ sein, d. h. die Kosten müssen wirtschaftlich sein bzw. in einem angemessenen Verhältnis zu der erzielten Schutzwirkung stehen.

B.4.14.3.3 Auswirkungen des laufenden und künftigen Eisenbahnbetriebs

Die Bahnstrecke 2270 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 Erschütterungen setzt die Planfeststellungsbehörde somit einen als gesichert zu betrachtenden Wert fest.

B.4.14.3.4 Auswertung der erschütterungstechnischen Untersuchung

Die Planunterlagen und sonstigen Vorarbeiten der Vorhabenträgerin sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit den Anforderungen an einen wirksamen Erschütterungsschutz vereinbar. Die Vorhabenträgerin hat eine erschütterungstechnische Untersuchung (Anlage 14) anfertigen lassen, die Vorbelastung darin repräsentativ festgehalten und bezüglich des Wertes KB_{Fmax} und KB_{FTr} ausgewertet.

Es entspricht einer in vergleichbaren Fällen angewendeten Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörde, der Vorhabenträgerin nicht schon vorab aufgrund vorzeitiger Erschütterungsprognosen konkrete Schutzmaßnahmen oder Entschädigungszahlungen aufzuerlegen. Zum Erhalt genauer Ergebnisse sieht die Planfeststellungsbehörde 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:

Die Erfassung aller in einem Abstand von bis zu 60 m zur Achse des zukünftig nächstgelegenen Gleises befindlichen Gebäude, die 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, Urt. v. 17.11.2011 – Az.: 2 C 2165/09.T).

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, Urt. v. 21.12.2010 – Az.: 7 A 14/09).

Der Zeitraum für die Kontrollmessungen ist 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, weil frühestens nach fünf Monaten ab Inbetriebnahme Unter- und Oberbau der Strecke hinreichend verfestigt sind, 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 Ergänzungsplanfeststellungbeschluss. 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, d. h. ohne Einschränkung durch gegenläufige Gewichtungsvorgaben, in die Abwägung einstellen (Hess. VGH, Urt. v. 17.11.2011 – Az.: 2C 2165/09.T).

Durch den im verfügenden Teil aufgegebenen Vorbehalt mit seinen Nebenbestimmungen wird gewährleistet, dass das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes vor Einwirkungen durch Erschütterungen vereinbar ist.

Ein Vorbehalt zum Erlass eines Ergänzungsbescheides hinsichtlich betriebsbedingter Erschütterungsimmissionen verstößt nicht gegen das Gebot der Konfliktbewältigung. Bei Erschütterungen bestehen im Hinblick auf die Ausbreitungsbedingungen und die Eigenarten des Immissionsortes Unsicherheiten, die es regelmäßig unmöglich machen, die Erschütterungsimmissionen verlässlich zu prognostizieren und eine abschließende Entscheidung über den erforderlichen Schutz bzw. über Entschädigungsansprüche bereits im Zeitpunkt der Planfeststellung zu treffen (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.06.2021, Az.: 7 A 10.20).

B.4.14.3.5 Auswahl der Erschütterungsmaßnahmen im PFA 3.3

Die Abwägung der Erschütterungsschutzmaßnahmen erfolgte anhand der folgenden Randbedingungen. Als grundsätzliche Maßnahmen kamen vorliegend in Betracht:

- Schwellenbesohlung,
- Trog mit Unterschottermatte,

- Masse-Feder-System.

Soweit ein Anspruch auf Minderungsmaßnahmen ermittelt wurde, wurden diese in der Reihenfolge

1. Schwellenbesohlung auf den beiden äußeren Gleisen,
2. Schwellenbesohlung auf allen drei Gleisen und
3. Schwellenbesohlung auf zwei Gleisen und Schotterung auf einem Gleis untersucht, welche weitgehend auch der Reihenfolge des Aufwandes und der Kosten entspricht.

Unter Beachtung des § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG, wonach die zum Einsatz vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht „untunlich“ sein dürfen, d. h. die Kosten in einem angemessenen Verhältnis zu der erzielten Schutzwirkung stehen müssen, hat die Vorhabenträgerin die einzusetzenden Erschütterungsmaßnahmen identifiziert. Sie hat einer groben Kostenschätzung die Anzahl der gelösten Schutzfälle gegenübergestellt.

Als Ergebnis dieser Abwägung hat die Vorhabenträgerin Erschütterungsmaßnahmen für die Ortsbereiche von Praest (inkl. des Ortsteils Berg) und Vrasselt ausgewiesen. Als Erschütterungsmaßnahmen wurden besohlte Schwellen in Kombination mit einem Schottertrog auf zwei bis drei Gleisen festgelegt.

Mit Ausnahme der folgenden fünf ungelösten Schutzfälle wurden für den Fall des Einsatzes von Erschütterungsschutzmaßnahmen keine Betroffenheiten mehr prognostiziert:

- Bereich Praest-Berg, Neubaugleis auf der zugewandten Bahnseite, (ab Planfeststellungsgrenze bis km 53,9 bahnlinks): In diesem Bereich liegen vereinzelt Gebäude im Außenbereich (Misch- und ggf. Gewerbenutzung). Die Anzahl der ungelösten Schutzfälle beträgt in diesem Bereich drei für Holzbalkendecken bzw. zwei für Betondecken.
- Bereich Vrasselt, Neubaugleis auf der zugewandten Bahnseite (ab km 55,8 bis km 57,7 (Planfeststellungsgrenze), bahnrechts): In diesem Bereich liegen vereinzelt Gebäude im Außenbereich (Misch- oder ggf. Gewerbenutzung). Die Anzahl der ungelösten Schutzfälle beträgt in diesem Bereich eins für Holzbalkendecken und eins für Betondecken.

Die Vorhabenträgerin hat den Eigentümern, bei denen die Grenzwerte nicht eingehalten werden, für verbleibende unzumutbare Beeinträchtigungen gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.

B.4.14.3.6 Forderung, das sogenannte „Grötz-System“ einzusetzen

Nach Ansicht der **Stadt Emmerich am Rhein** darf die Auswahl und Dimensionierung von Erschütterungsschutzmaßnahmen nicht ausschließlich einer restriktiven Kostenabwägung seitens der Vorhabenträgerin unterliegen. Bei Schienenausbauvorhaben dieser Größenordnung mit einem derart starken Anstieg an Güterverkehren besonders in der Nacht sei der aktuelle Stand der Erschütterungsminderungstechnik an Bahnstrecken voll auszuschöpfen. Dazu zähle in erster Linie das sog. „Grötz-System“, ein massiver Betontrog mit Unterschottermatte, dessen hervorragende Wirksamkeit nachgewiesen sei, und der eine technische Zulassung für Fernbahnstrecken der DB AG besitze. Dieses System sei in die Betrachtungen des Büros Obermeyer überhaupt nicht eingeflossen. Aus der Übersicht der Erschütterungsschutzmaßnahmen sei nicht nachvollziehbar, welche Abwägung zur überwiegenden Festlegung auf die besohlte Schwelle geführt habe.

Der von der Vorhabenträgerin beauftragte Gutachter habe die Wirksamkeit der besohlten Schwelle völlig überhöht eingestuft und sie als besonders kostengünstige Maßnahme einseitig favorisiert. Die auffällig hohen Einfügungsdämmwerte, die der Gutachter der besohlten Schwelle in den Frequenzbereichen unter 63 Hz bis 4 Hz zuweise, seien laut dem Ingenieurbüro Accon physikalisch nicht begründbar. Accon habe aufgezeigt, dass die besohlte Schwelle bei realistischer Einschätzung ihrer Wirkung in den tieferen Frequenzbereichen von 63 bis 4 Hz praktisch keine nennenswerte Reduktionswirkung aufweise. Die Wirkungspotentiale der besohlten Schwelle lägen vielmehr bei der Verminderung des sekundären Luftschalls, dessen Hauptanteile häufig im Bereich von 63 Hz bis 315 Hz lägen. Der Ansatz Accons hinsichtlich der Wirkung der besohlten Schwelle basiere auf Angaben des Materialprüfungsamtes Berlin (Prof. Dr. Rücker) für die Zugklasse Güterzüge. Die Stadt fordert daher für alle drei Gleise im Bereich Vrasselt, Praest und Berg den optimalen Erschütterungsschutz in Form des vorgenannten „Grötz-Systems“.

Das Gutachten der Vorhabenträgerin sähe auf dem gesamten Streckenabschnitt überwiegend lediglich die besohlte Schwelle vor und dies für einige Abschnitte auch nur auf den äußeren Gleisen. In diesen Fällen bliebe das mittlere Gleis völlig ohne Erschütterungsschutz, so dass Erschütterungen von diesem Gleis ungebremst emittiert werden könnten. Zwei Gebäude, die besonders stark von der Erhöhung der Erschütterungseinwirkung betroffen seien (Kerstenstraße 49 und Bahnweg 121) erhielten nur einen verminderten Erschütterungsschutz. In diesen Gebäuden würden die Vorgaben des EBA nicht eingehalten, und es entstehe ein Entschädigungsanspruch.

Nach gründlicher Prüfung durch den Gutachter der Stadt enthalte der Erläuterungsbericht Erschütterungen an einigen Stellen Lücken, fachliche Defizite und sogar offensichtliche Feh-

ler. In der Dokumentation der Beweissicherungsmessungen seien keinerlei Spektren der Erschütterungsimmission der Zuggattungen in die Häuser vorhanden. Dies widerspräche den sonst üblichen Standards der Ausarbeitung von Erschütterungsgutachten. Ohne diese Immissionsspektren könne schlecht auf besonders erschütterungsempfindliche Gebäude geschlossen werden. Die Ergebnistabelle Erschütterungen (Anhang 3 zu Anlage 14.1) enthalte an vier Gebäuden KB_{FTr} -Werte von 0,000. Diese Werte seien falsch und entsprächen nicht der Realität.

Dem tritt die **Vorhabenträgerin** mit den folgenden Argumenten entgegen: In der erschütterungstechnischen Untersuchung seien aufwändige Untersuchungen zu möglichen Erschütterungsschutzsystemen vorgenommen worden, um der Planfeststellungsbehörde ausreichendes Abwägungsmaterial zur Verfügung zu stellen. Es sei ausführlich dargestellt, welche Alternativen des Erschütterungsschutzes jeweils geprüft worden seien und welche Überlegungen bei der Auswahl einer Vorzugsvariante eine Rolle gespielt hätten. Dabei spielten sowohl die Vorbelastung, die prinzipiell hingenommen werden müsse, als auch die Kosten eine Rolle. Mit den vorgesehenen Maßnahmen sei zu erwarten, dass die überwiegende Zahl der Schutzfälle gelöst werde. Von einer „einseitigen, alternativlosen Festlegung“ könne nicht die Rede sein.

Die Behauptung der Stadt, dass das sog. „Grötz-System“ nicht in die Betrachtung möglicher Schutzmaßnahmen eingeflossen sei, sei falsch. Das System sei sogar für das südliche Gleis von Bahn-km 54,400 bis km 54,875 vorgesehen (Anlage 14.1 S. 38). In der erschütterungstechnischen Untersuchung sei lediglich von einem Schottertrog die Rede, womit jedoch das Erschütterungsschutzsystem „Trog mit Unterschottermatte“ gemeint sei.

Es sei zudem nicht in allen Situationen richtig, dass ein Schottertrog mit Unterschottermatte das wirksamste Schutzsystem darstelle. Das angesetzte Einfügedämmmaß der Erschütterungsschutzmaßnahme „Besohlte Schwellen“ sei ein empirisch ermittelter Mittelwert aus einer Vielzahl an Erschütterungsmessungen. Aus den bisherigen Erfahrungen mit besohlten Schwellen seien Minderungen der Schwingschnelle über einen breiten Frequenzbereich durchaus zu erwarten. Dazu trage die Verbesserung der Lastverteilung bei, die durch die elastische Schicht bewirkt werde. Diese Erfahrungswerte seien jedoch tatsächlich im unteren Frequenzbereich, unter 40 Hz, eher gering und auch nur mit 1 bis 2 dB angesetzt worden. Dies sei nicht auffällig hoch.

Wegen der verhältnismäßig günstigen Kosten könne diese Maßnahme auch dort zum Einsatz kommen, wo die Kosten für aufwändigere Systeme unverhältnismäßig wären.

In der erschütterungstechnischen Untersuchung sei geprüft worden, welches das geeignete Schutzsystem für diesen Abschnitt sei. Dabei spielten sowohl die Vorbelastung, die prinzipiell hingenommen werden müsse, als auch die Kosten eine Rolle. Mit der vorgesehenen Maßnahme sei zu erwarten, dass der größte Teil der Schutzfälle gelöst werde.

Die Entscheidung über den Einsatz von geeigneten Schutzmaßnahmen erfordere die Betrachtung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses. Seien Schutzmaßnahmen „untunlich“, stehe den Betroffenen eine angemessene finanzielle Entschädigung zu, deren Höhe jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei. Falls sich die Prognosen nach dem Streckenausbau bestätigten, treffe dies auf die Anwesen Kerstenstraße 49 und Bahnweg 121 zu.

Die Behauptung der Stadt, der Bericht der erschütterungstechnischen Untersuchung enthalte „Lücken, fachliche Defizite und sogar offensichtliche Fehler“ sei unbewiesen in den Raum gestellt worden.

KBFmax-Werte kleiner 0,1 würden in Einklang mit der DIN-Norm 4150-2 zur Ermittlung des KBFtr auf 0 gesetzt. Da man in dieser Größenordnung unterhalb der „Fühlbarkeitsschwelle“ liege und KBFmax-Werte kleiner 0,1 bei Berücksichtigung der Prognose- und Messgenauigkeit ohnehin keine belastbare Aussagekraft hätten, sei dies auch fachlich begründet.

Die fehlende Angabe von Immissionsspektren widerspreche nicht den Standards zur Ausarbeitung von Erschütterungsgutachten. Den Gutachten und Messberichten seien Emissionsspektren, spektral dargestellte Pegelminderungen auf dem Ausbreitungsweg und Übertragungsfunktionen (Fundament – Geschossdecke) zu den gemessenen Häusern zu entnehmen. Anhand der Übertragungsfunktion sei einsehbar, ob und in welchen spektralen Bereichen ein Gebäude besonders anfällig für Erschütterungen sei. Des Weiteren seien mit den aufgeführten Daten alle Informationen vorhanden, um den Bestand sowie den Prognosefall rechnerisch nachvollziehen zu können. Da neben den gemessenen Häusern auch die Einwirkungsbereiche bestimmt würden, erweise es sich zudem als sinnvoller, die allgemeinen Daten zur Emission und die Pegelabnahmen anzugeben, als Immissionsspektren vereinzelt gemessener Häuser, welche zur Absicherung der Prognose dienten.

Entscheidung:

Die Behauptung, dass sich die Dimensionierung der Schutzmaßnahmen ausschließlich an einer restriktiven Kostenabwägung orientiere, wird zurückgewiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde orientiert sich die Dimensionierung am Nutzen (Lösung von Schutzfällen) der Schutzmaßnahme. Bei deutlich über 364 Schutzfällen (es fehlen hier die Wohneinheiten mit Holzbalkendecke, die außerhalb des Korridors für Betondecken, aber innerhalb des Korridors für Holzbalkendecken liegen) bleiben lediglich 5 Schutzfälle unge-

löst. Die Vorhabenträgerin hat geprüft und dargestellt, dass eine Lösung der ungelösten Schutzfälle unverhältnismäßig ist.

Der Einwand, dass die Vorhabenträgerin neben der Schwellenbesohlung keine weiteren Schutzsysteme betrachte, wird zurückgewiesen. Der Einsatz eines Trogsystems mit Unterschottermatte wurde sehr wohl geprüft und eingeplant.

Der Einwand zur Verwendung auffällig hoher Einfügungsdämmwerte der besohlten Schwelle im Frequenzbereich von 4-63 Hz wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin gibt an, dass das angesetzte Einfügedämmmaß ein empirisch ermittelter Mittelwert aus einer Vielzahl an Erschütterungsmessungen sei. Wenngleich ein Beleg dieser Angaben fehlt, so sind die verwendeten Werte jedenfalls eher als niedrig einzustufen. Es ist lediglich festzustellen, dass die Einfügedämmwerte entsprechend den Angaben der Vorhabenträgerin für die generell wirksameren Schutzmaßnahmen in diesem Frequenzbereich z. T. auch nicht besonders hoch sind.

Der Einwand, dass zwei besonders schwer beeinträchtigte Häuser (Kerstenstraße 49 und Bahnweg 121) nur einen verminderten Erschütterungsschutz erhielten, wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass hier weitergehende Schutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind.

Aus dem Erläuterungsbericht Erschütterungen zu Kerstenstraße 49:

„Die Abwägungstabelle 1 zeigt, dass im Bereich links der Bahn eine zusätzliche Erschütterungsschutzmaßnahme (Schwellenbesohlung des mittleren Gleises) nicht empfohlen werden kann, zumal mit dieser Maßnahme nicht alle Betroffenheiten gelöst werden können. Die geschätzten Kosten von 76.500 € pro gelösten Schutzfall erscheinen unverhältnismäßig.“

Aus dem Erläuterungsbericht Erschütterungen zu Bahnweg 121:

„Im westlichen Bereich von Vrasselt, rechts der Bahn befinden sich 2 Wohngebäude im Außenbereich.

Ein Wohngebäude davon (MO 23) weist nach der Prognoseberechnung keine Betroffenheit auf. Demnach ist ein Wohngebäude zu betrachten.

Die Abwägungstabelle 2 zeigt, dass im Bereich rechts der Bahn eine zusätzliche Erschütterungsschutzmaßnahme (Schwellenbesohlung des mittleren Gleises) nicht empfohlen werden kann, zumal mit dieser Maßnahme die Betroffenheiten nicht gelöst werden können. Die geschätzten Kosten der Maßnahme betragen 68.000 € und sind als nicht verhältnismäßig anzusehen.“

B.4.14.3.7 Forderung, Masse-Feder-Systeme (MFS) einzusetzen

Ein Teil der **Einwender** fordert den Einsatz von MFS.

Die **Vorhabenträgerin** weist darauf hin, dass MFS nur dann in Betracht gezogen würden, wenn kostengünstigere Maßnahmen nicht die erforderliche Minderungswirkung der Erschütterungen aufwiesen. Vorliegend sei das MFS dementsprechend in der Prognose nicht berücksichtigt worden, da bereits durch andere, kostengünstigere Maßnahmen ein ausreichender Erschütterungsschutz sichergestellt werde. Für die Einwender, bei denen die Erschütterungen nicht ausreichend gemindert werden könnten, sei ein finanzieller Ausgleich vorgesehen.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin ist berechtigt, bei der Auswahl gleichwertiger Maßnahmen des Erschütterungsschutzes auch finanzielle Aspekte zu berücksichtigen. Auf teurere Maßnahmen besteht kein Anspruch.

B.4.14.3.8 Gebäudeschäden, Beweissicherungsmessungen und Nachmessungen

Viele **Einwender** fürchten, dass aufgrund der zunehmenden Erschütterungen der Zustand und der Wert ihrer Gebäude negativ beeinflusst würden; oftmals wird eine angemessene Entschädigung, teils auch eine Übernahme der Gebäude durch die Vorhabenträgerin verlangt. Mehrere Einwender machen geltend, dass es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht auf die Einhaltung der DIN 4150-Werte ankomme. Entscheidend sei, ob Schäden aufgrund der Erschütterungen entstanden seien und daher eine wesentliche erschütterungsbedingte Beeinträchtigung des Grundstücks vorliege (BGH, Urt. v. 20.11.1998, V ZR 411/97, juris).

Die **Vorhabenträgerin** trägt vor, erschütterungsbedingte Schäden an Gebäuden (Risse) infolge des Schienenverkehrs könnten ausgeschlossen werden. Dies gelte selbst für gleisnahe Gebäude und für Grundstücke mit Anspruch auf Erschütterungsschutz. Die insofern maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150-3, die um ein Vielfaches höher seien als die Anhaltswerte bei Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden (DIN 4150-2), würden sowohl im IST-Zustand als auch im zukünftigen Zustand, selbst ohne Erschütterungsschutzmaßnahmen, deutlich eingehalten. Umso mehr gelte dies für weniger gleisnahe Gebäude und Grundstücke, die schon außerhalb des Betroffenheitskorridors lägen. Die Vorhabenträgerin verweist außerdem darauf, dass sog. Sekundäreffekte, die vereinzelt von Einwendern geltend gemacht würden (Klirren von Porzellan und Gläsern, Wackeln von Schränken), keinen Anhaltspunkt für Gebäudeschäden darstellten. Aus den genannten Gründen seien Wertminderungen nicht zu befürchten.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die Rechtsprechung hat bestätigt, dass in Prognosekonstellationen bei Einhaltung der in der DIN 4150 empfohlenen Werte in der Regel davon ausgegangen werden könne, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden (BVerwG, Urt. v. 08.09.2016, 3 A 5/15, juris-Rn. 80 m.w.N.).

Viele **Einwender** sind der Auffassung, dass das Erschütterungsgutachten nicht verständlich und nachvollziehbar sei. Das Erschütterungsgutachten erfülle mangels Nachvollziehbarkeit schon nicht die Anforderungen an die Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die **Vorhabenträgerin** verweist darauf, dass das erstellte Erschütterungsgutachten alle technischen Anforderungen erfülle. Die vorgelegten Unterlagen seien in sich schlüssig und verständlich. Der Inhalt, die Betrachtungsschwerpunkte und die benötigten Gutachten seien im Scoping-Termin und in weiteren Gesprächen mit den zuständigen Behörden – vor allem mit dem EBA – abgestimmt worden. Fehlerhafte Unterlagen seien der Vorhabenträgerin nicht bekannt. Die Nachvollziehbarkeit des Erschütterungsgutachtens sei dadurch gegeben, dass die Eingangswerte (Messdaten) und die entsprechenden Mess- bzw. Prognoseergebnisse ausreichend dokumentiert seien. Auch der Repräsentativität der Messdaten sei ausreichend Genüge getan. Es sei möglich, die entsprechenden Ergebnisse und Prognoseberechnungen nachzuvollziehen oder nachzurechnen. In dem Erschütterungsgutachten werde zudem auch insofern auf die Frage der Verhältnismäßigkeit eingegangen, als ausführlich erklärt werde, welche Kosten mit welchen zur Verfügung stehenden Erschütterungsschutzmaßnahmen verbunden seien. Die Forderung nach einem ergänzenden Gutachten werde abgelehnt.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das Gutachten der Vorhabenträgerin wird den Anforderungen an eine Anstoßwirkung gerecht. Zur Durchsetzung weiterer Maßnahmen ist im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses unter Punkt A.4.6 ein Vorbehalt festgesetzt worden. Hiernach wird das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG einen Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss erlassen, in dem nach Inbetriebnahme der Strecke über notwendige Schutzmaßnahmen bzw. Ansprüche auf Entschädigungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG abschließend entschieden wird. Dies stellt den Schutz der Anwohner vor unzumutbaren Erschütterungsimmissionen sicher.

Einige **Einwender** bemängeln, dass im Bereich ihres Wohnhauses die Erschütterungen nicht gemessen, sondern nur geschätzt worden seien. Das Ergebnis zeige deshalb zu niedrige Erschütterungswerte auf.

Entscheidung:

Die Befürchtungen der Einwender sind gegenstandslos. Sollten die Schätzungen zu niedrigere Erschütterungswerte vermerkt haben, gereicht dies den betroffenen Anliegern zum Vorteil. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist die hinzukommende Erschütterungswirkung erst dann erheblich, wenn sie die bereits vorhandene Erschütterungs-wirkung um 25 % übersteigt (vgl. statt vieler BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, Az.: 7 A 14/9). Diese Schwelle wird umso eher erreicht, je niedriger der Ausgangswert beziffert war.

Einige **Einwender** bemängeln, dass es nur deshalb keinen ausreichenden Erschütterungsschutz gebe, weil ein höherer Schutz als unwirtschaftlich angesehen werde.

Die **Vorhabenträgerin** hat die Wirtschaftlichkeit bzw. die Frage, ob die Kosten für den Erschütterungsschutz im Verhältnis zu dem Schutzzweck stehen, anhand der Kosten pro gelöstem Schutzfall bewertet. Stünden die Kosten für den erforderlichen Erschütterungsschutz nicht im Verhältnis zu dem Schutzzweck, so würden andere entschädigende Maßnahmen vorgesehen.

Entscheidung:

Die Befürchtungen bezüglich eines ausreichenden Erschütterungsschutzes sind unbegründet. Sofern die Kosten für den erforderlichen Erschütterungsschutz im Verhältnis zu dem Schutzzweck stehen, wird dieser vorgenommen. Anderenfalls werden andere entschädigende Maßnahmen ergriffen.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert (in ihrer im Deckblattverfahren eingebrachten Stellungnahme), dass vor Beginn der Gesamtmaßnahme eine Beweissicherung der Verkehrsanlagen in schriftlicher/fotografischer Form in Abstimmung mit den Kommunalbetrieben KBE zu erfolgen habe.

Auch viele **Einwender** beantragen Beweissicherungsgutachten oder Zusagen zur Beweissicherung. Ein **Einwender** befürchtet die Beschädigung der an seiner Hauseinfahrt im Boden verlegten Abwasserleitung sowie der Regenwasserabführleitung, welche ca. 2,5 m längsseitig der Hauseinfahrt mit Blickrichtung zur Bahnstrecke verliefen. Er fürchtet, dass ihm die Folgekosten angelastet würden.

Die **Vorhabenträgerin** hat der Stadt zugesagt, unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens den Urzustand von potentiell betroffenen Verkehrsanlagen durch die jeweilige Baufirma mittels Protokolls und ggf. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentieren zu lassen. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort abgestimmt.

Auch bei einer Inanspruchnahme von Grundstücken aufgrund der Baumaßnahme werde die jeweilige Baufirma den Urzustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen und sonstiger für die Bauausführung genutzten Flächen mittels Protokolls und ggf. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentieren. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden ebenfalls vor Baubeginn mit den Betroffenen abgestimmt.

Nach Abschluss der Baumaßnahme werde der Zustand erneut dokumentiert. Eventuelle Abweichungen vom Urzustand, d. h. Schäden, würden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben. Der Urzustand werde wiederhergestellt. Die Kosten gingen zu Lasten der Vorhabenträgerin. Dies werde in gesonderten Entschädigungsverfahren geregelt. Im Übrigen verweist die Vorhabenträgerin darauf, dass durch Gutachten nachgewiesen worden sei, dass keine Schäden durch Erschütterungen an den Gebäuden entstünden. Die Vorhabenträgerin lehnt es ab, eine generelle Zusage zur Beweissicherung abzugeben. Sollten an Gebäuden Schäden zu erwarten sein, werde aber eine Beweissicherung erfolgen. Dies könne aber erst bei der Planausführung erfolgen.

Entscheidung:

Die Forderung der **Stadt Emmerich am Rhein,** den Urzustand von potentiell betroffenen Verkehrsanlagen im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens festzuhalten, wird durch die Vorhabenträgerin erfüllt. Dasselbe gilt für Gebäude, deren Grundstück durch die Vorhabenträgerin beansprucht wird oder an denen Schäden durch das Vorhaben zu erwarten sind. Die Forderung nach einer generellen Zusage von Beweissicherungsverfahren für Anlieger wird zurückgewiesen. Hierauf besteht kein Anspruch.

B.4.14.4 Immissionen durch sekundären Luftschall

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht sekundären Luftschall durch die fahrenden Züge. In Gebäuden, die näher als 60 m zur Bahnlinie liegen, können lästigkeitsrelevante Immissionen auftreten. Durch den im verfügenden Teil (s. A.4.6.7) aufgegebenen Vorbehalt mit seinen Nebenbestimmungen wird der Schutz vor Einwirkungen durch sekundären Luftschall gewährleistet.

B.4.14.4.1 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 zugrundeliegenden Parameter zur Bestimmung des Beurteilungspegels (Anhang 2 zur 16. BImSchV und Schall 03) die Problematik des sekundären Luftschalls rechnerisch nicht erfassen (BVerwG, Urt. v. 21.12. 2010 – Az.: 7 A 14/09; Hess VGH, Urt. v. 17.11.2011 – Az.: 2 C 2165/09.T).

Die Stärke 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 festschreibt. 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.4.14.4.2 Auswirkungen des laufenden und künftigen Eisenbahnbetriebs

Sekundärer Luftschall entsteht durch Schwingungsanregungen von Wänden. Diese Anregungen wiederum werden durch die Erschütterungen des Eisenbahnbetriebs hervorgerufen. Erschütterungen und sekundärer Luftschall stehen demnach technisch in sehr engem Zusammenhang. Dies rechtfertigt eine korrespondierende Betrachtung und Behandlung beider Immissionen.

Während der 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, Eigenschaften des angeregten Gebäudes, Bedingungen auf dem Übertragungsweg wie z. B. Grundwasser, Baugrubenabschlüsse etc.). Dies gilt entsprechend für den sekundären Luftschall. Deshalb kann durch Schutzmaßnahmen vor Erschütterungen auch der sekundäre Luftschall bekämpft werden.

Die Nebenbestimmungen des Vorbehaltes zur Abwehr von sekundärem Luftschall orientieren sich daher eng an denen zur Abwehr von Erschütterungen.

Auch in Bezug auf den sekundären Luftschall ist das in § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zum Ausdruck kommende „Verschlechterungsverbot“ zu beachten. Das bedeutet, dass ein Anhaltswert zu finden ist, bei dessen Überschreitung die Vorhabenträgerin durch geeignete Schutzmaßnahmen am Gleiskörper, am Bahnkörper, am Ausbreitungsweg oder am zu schützenden Objekt sicherzustellen hat, dass sich die derzeit vorhandene Belastung nicht signifikant 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 dem 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, Urt. v. 21.12.2010 – Az.: 7 A 14/09; Hess VGH, Urt. v. 17.11.2011 – Az.: 2 C 2165/09.T). 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.

Dabei bestehen keine Bedenken, auch beim sekundären Luftschall zugunsten der Betroffenen die Aufrundungsregel gemäß Anlage 1 und 2 zu § 3 des 16. BImSchV anzuwenden, sodass die Schwelle bereits bei 2,1 dB(A) beginnt. Dies bedeutet im Ergebnis, dass bereits bei einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 2,1 dB(A) das Signifikanzkriterium erfüllt ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 07.03.2007 – Az.: 9 C 2.06).

B.4.14.4.3 Auswertung des sekundären Luftschalls; Vorbehalt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG

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.4.14.3.4 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 Verwaltungsverfahrensrecht durchführen, abschließend entscheiden und ihre Entscheidung nach den gesetzlichen Vorschriften nach außen bringen.

Durch den im verfügenden Teil aufgegebenen Vorbehalt (A.4.6.7) mit seinen Nebenbestimmungen wird gewährleistet, dass das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes vor Einwirkungen durch sekundären Luftschall vereinbar ist.

B.4.14.4.4 Einwendungen bezüglich des sekundären Luftschalls

Mehrere **Einwender** befürchten gesundheitliche Schäden durch sekundären Luftschall, sowohl während der Bau- als auch während der Betriebsphase. Einige von ihnen weisen auf bereits bestehende Beeinträchtigungen, wie etwa Schlafstörungen, hin.

Die **Vorhabenträgerin** verweist auf die von ihr veranlassten Untersuchungen. Die Ergebnistabelle zeige, dass an keinem der Messobjekte das Signifikanzkriterium „Überschreitung der Anhaltswerte bei gleichzeitiger Zunahme der sekundären Luftschallbelastung um mindestens 3 dB(A)“ erfüllt werde. Die Anforderungen hinsichtlich des sekundären Luftschalls (40 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts, Mittelungspegel) würden durchwegs eingehalten. Mit den festgelegten Erschütterungsmaßnahmen würden an der Wohnbebauung in den Wohngebieten Praest und Vrasselt die Maximalpegel des sekundären Luftschalls der einzelnen Zugvorbeifahrten um bis zu 5 dB(A) abnehmen. Im Beurteilungszeitraum Tag werde zum Teil eine Abnahme des Mittelungspegels von bis zu 2,1 dB(A) prognostiziert. Im Beurteilungszeitraum Nacht werde die deutliche Zunahme der Mittelungspegel (bedingt durch die Erhöhung der Zuganzahl und Geschwindigkeitserhöhung) ebenfalls reduziert und liege bei maximal 2,9 dB(A) gegenüber dem Prognose-Null-Fall.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** beanstandet, dass die Bestandsbelastung um 2 dB(A) erhöht werden dürfe. Sie fordert, dass die gegenwärtige Bestandssituation nicht weiter verschlechtert werden dürfe, sondern im Gegenteil eine Minderung der bisherigen Belastung auf die Orientierungswerte für den sekundären Luftschall nachgewiesen werden müsse. Erschwerend komme hinzu, dass es keine Anforderung hinsichtlich des zulässigen maximalen sekundären Luftschallpegels bei Zugvorbeifahrten gebe. Aus fachlicher Sicht machten maximale Luftschallpegel von über 35 dB(A) nachts Erschütterungsschutzmaßnahmen notwendig. Gebäude mit Erschütterungseinwirkungen über den Anhaltswerten der DIN 4150-2 und häufigen maximalen, sekundären Luftschallpegeln von über 35 dB(A) nachts (Aufwachereignis) seien aus objektiver Sicht des Immissionsschutzes Sanierungsfälle. Im PFA 3.3 seien

mehrere Wohngebäude davon betroffen. Das von der Stadt in Auftrag gegebene Gutachten sei zu dem Ergebnis gelangt, dass die Orientierungswerte für den sekundären Luftschall im Gebäude Kerstenstraße 49 überschritten würden.

Das Gutachten der Vorhabenträgerin sehe auf dem überwiegenden Streckenabschnitt lediglich die besohlte Schwelle vor und dies auch nur auf den äußeren Gleisen. In diesen Fällen bleibe das mittlere Gleis völlig ohne Erschütterungsschutz, so dass sekundärer Luftschall von diesem Gleis ungebremst emittiert werden könne. Besonders kritisch sei hier der maximale sekundäre Luftschall bei Vorbeifahrtsereignissen in der Nacht zu werten (Aufwachereignisse). Die Zunahmen beim sekundären Luftschall zwischen Null-Fall und Prognosefall seien viel zu niedrig berechnet und berücksichtigten nicht die deutlich höhere prognostizierte Zuglänge (z.B. bei den Güterzügen) und die deutliche Erhöhung der Zuganzahl. Es seien im Vergleich zum Null-Fall durchgehend relativ niedrige Erhöhungen berechnet worden, die sich zumeist in dem Bereich von 2 - 5 dB bewegten. Die vom Gutachter der Stadt durchgeführten Prognoseberechnungen lieferten für die Gebäude Kerstenstraße 49 und Bahnweg 232 Erhöhungen im Bereich von 13 - 17 dB. Die Anforderungen an den maximalen sekundären Luftschall fehlten in der Tabelle in den Antragsunterlagen (Anhang auf S. 53/54). Alle angegebenen Mittelungspegel des sekundären Luftschalls seien tendenziell sehr niedrig und widersprächen allen Erfahrungswerten für Wohngebäude in der Nähe viel befahrener Bahnstrecken mit hohem Güterverkehr. Die vom Gutachter der Vorhabenträgerin berechneten Werte des sekundären Luftschalls seien unrealistisch und erweckten größtenteils den Eindruck, als würde es signifikante Einwirkungen durch sekundären Luftschall im PFA 3.3 praktisch gar nicht geben. Hinsichtlich der Einzelheiten der Feststellungen des Gutachters der Stadt werde auf die Stellungnahme der Stadt und ihre Anlagen verwiesen.

Dem tritt die **Vorhabenträgerin** entgegen. Es entspreche der ständigen Rechtsprechung des BVerwG, dass im Falle einer Vorbelastung durch bestehende Quellen zu prüfen sei, ob sich die Vorbelastung wesentlich erhöhe. Dies betreffe die Erschütterungswirkungen und analog auch den sekundären Luftschall. Es gebe verschiedene Urteile von Verwaltungsgerichten, in denen die auch hier angesetzte Unterschiedsschwelle von 2,1 dB(A) bezüglich des sekundären Luftschalls bestätigt worden sei. Ein zulässiger Maximalpegel für den sekundären Luftschall werde nicht angegeben, da nur der Mittelungspegel für die Beurteilung relevant sei. Die Beurteilung orientiere sich an der 24. BImSchV, welche sich auf Schallpegel aus Verkehrsgeräuschen in Innenräumen beziehe und ebenfalls kein Maximalpegel-Kriterium kenne. Diese Art der Beurteilung werde von der Rechtsprechung bisher nicht beanstandet.

Die Diskrepanzen bei den Feststellungen zum sekundären Luftschall in den Gutachten der Stadt und der Vorhabenträgerin seien nicht nachvollziehbar. Die Berechnung des sekundä-

ren Luftschalls sei nach den Angaben beider Büros nach dem von Obermeyer mitentwickelten „Leitfaden“ für Planer der DB für Erschütterungen und sekundären Luftschall durchgeführt worden. Als Grundlage/Berechnungsausgangsgröße dienten die in Raummitte und pro Zuggattung ermittelten Körperschallschnellepegel von 25 bis 100 Hz (Leq über die Vorbeifahrzeit gemittelt). Die Behauptung, dass für den Prognosefall von Obermeyer die längeren Zuglängen sowie höheren Zugzahlen nicht berücksichtigt worden seien, treffe nicht zu. Die Vorhabenträgerin stelle die im Gutachten der Stadt ermittelten Erhöhungen der Pegel des sekundären Luftschalls um 13 bis 17 dB(A) in Frage, die mit einer Erhöhung der Schallenergie um das 50-fache einhergehen müssten. In einer erst kürzlich messtechnisch durchgeführten Überprüfung der von Obermeyer durchgeführten Prognose des sekundären Luftschalls aus dem fertiggestellten Katzenbergtunnel (ABS/NBS Karlsruhe/Basel) zeige sich, dass die ursprünglich prognostizierten Pegel des sekundären Luftschalls tendenziell höher lägen als sich messtechnisch nachweisen lasse.

Die **Anhörungsbehörde** regt an, für den Fall, dass Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) oder der maßgeblichen Werte für den sekundären Luftschall prognostiziert worden seien, in den Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Nebenbestimmung aufzunehmen, dass die Erschütterungen messtechnisch zu überwachen seien.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen Die Vorhabenträgerin hat gutachterlich dargelegt, dass die Anforderungen hinsichtlich des sekundären Luftschalls (40 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts, Mittelungspegel) laut Prognosen durchwegs eingehalten werden können. Dessen ungeachtet ist im Planfeststellungsbeschluss unter A.4.6.7.1 ein Vorbehalt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG aufgenommen worden. Hiernach wird das Eisenbahn-Bundesamt nach der Inbetriebnahme der dreigleisig ausgebauten Strecke 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.

B.4.14.5 Immissionen durch elektromagnetische Felder

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 und magne-

tischen Feldern aus. Sie werden unter dem Oberbegriff „elektromagnetische Felder“ (EMF) zusammengefasst.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert den Einbau von Rückleitungsseilen entlang der betroffenen Gebiete. Diese Forderung wird auch von einigen Einwendern erhoben.

Hierzu erwidert die **Vorhabenträgerin**, dass sich mit dem Ausbau der Strecke der Bedarf an elektrischer Traktionsenergie erhöhen werde. Dies habe zur Folge, dass sich die elektromagnetischen Felder (EMF) entlang der Bahntrasse und in der Nähe von Bahnstromanlagen bzw. Bahnenergieanlagen änderten. Die EMF-Aussendung werde durch Maßnahmen zur Sicherstellung der elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) und der Elektrosicherheit so begrenzt, dass die durch Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien festgelegten Grenzwerte beim zukünftigen Betrieb eingehalten würden. Rückleitungsseile seien nur an Hochleistungsstrecken mit Strömen von über 900 A pro Zug und/oder örtlichen Kurzschlussströmen über 30 kA vorzusehen. Die Ausbaustrecke Emmerich- Oberhausen sei nach dem Ausbau für einen zulässigen Oberstrom von 900 A ausgelegt. Als Oberleitungsmasten seien an der Strecke Rammpfähle vorgesehen, diese fungieren als Ableiter und verbesserten die Ableitfähigkeit deutlich. Deshalb könne auf den Einbau von Rückleiterseilen verzichtet werden.

Mehrere **Einwender** befürchten, dass es durch den Ausbau der Strecke und des Stromnetzes zu höheren elektromagnetischen Belastungen kommen werde. Dies wirke sich auf die allgemeine Gesundheit, den Schlaf und die Lernfähigkeit sowie die Konzentrationsfähigkeit aus.

Die **Vorhabenträgerin** hat in Kapitel 4.6 des Erläuterungsberichtes und in der Anlage 18 der Planfeststellungsunterlagen ausführlich zur Frage der elektromagnetischen Felder Stellung genommen und dargelegt, dass die diesbezüglichen Emissionen durch Maßnahmen der Sicherstellung der EMV und der Elektrosicherheit so begrenzt würden, dass die durch Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien festgesetzten Grenzwerte beim zukünftigen Betrieb eingehalten würden. Die Wirksamkeit der implementierten EMV-Maßnahmen werde zudem abschließend bei der Abnahme überprüft.

Entscheidung:

Die Befürchtungen sind unbegründet. Für die Beurteilung der Auswirkungen elektromagnetischer Felder ist die 26. BImSchV in der aktuell geltenden Fassung maßgebend. Sie unterscheidet Immissionen aus Hochfrequenzanlagen (Frequenzbereich 10 MHz bis 300.000 MHz) und Niederfrequenzanlagen (Frequenzen 16 2/3 Hz und 50 Hz). Die Bewertung zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Anlage 18) legt u. a. die Vorschriften der 26. BImSchV

in der Fassung von 1996 zugrunde. Die 26. BImSchV ist mit Bekanntmachung im BGBl. (I S. 3266) vom 14.08.2013 unter Einführung strengerer Grenzwerte neugefasst worden. Mit dem Ablauf des 22.08.2018 (vgl. § 10 Abs. 1 26. BImSchV) sind sowohl für Neuerrichtungen als auch für wesentliche Änderungen von Bestandsanlagen nach Anhang 1a der 26. BImSchV der Grenzwert von 5 kV/m für die elektrische Feldstärke und der Grenzwert von (rund) 300 µT (5.000/f = 5.000/16,7 = 299,40 µT) maßgeblich. Diese Grenzwerte werden nach den Aussagen der Vorhabenträgerin (E-Mail vom 23.02.2023) für den gesamten Bereich der Bahnstromoberleitungen eingehalten. § 4 Abs. 2 26. BImSchV normiert ein Minimierungsgebot für Betreiber von Niederfrequenzanlagen, welches durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchVVwV) konkretisiert wird. Nach dem Minimierungsgebot sind bei der Errichtung und wesentlichen Änderung von Niederfrequenzanlagen die Möglichkeiten auszuschöpfen, um die von der jeweiligen Anlage ausgehenden elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung von Gegebenheiten im Einwirkungsbereich zu minimieren. Das Minimierungsgebot ist auf eine möglichst schonende Ausführung des Vorhabens am vorgesehenen Standort ausgerichtet, z. B. durch Erhöhung des Bodenabstands der Leiterseile, Reduzierung der Seilabstände unter Beachtung der notwendigen Mindestisolierstrecke oder feldreduzierende Anordnung der einzelnen Phasen der Stromkreise.

Der Vorhabenträgerin wurde daher unter A.4.6.8 auferlegt, die Maßgaben der vorgenannten Vorschriften zu beachten.

B.4.14.6 Stoffliche Immissionen

Mehrere **Einwender** befürchten, durch die Zunahme des Zugverkehrs und insbesondere des Güterverkehrs komme es zu einer höheren Feinstaubbelastung. In diesem Zusammenhang wird u. a. angeführt, dass die auf der Strecke eingesetzten „Erzwagen“ und Diesellokomotiven, die bei Anhebung der Streckenauslastung auch häufiger zum Einsatz kämen, die Feinstaubbelastung durch mehr Abgasemissionen erhöhten. Es wird teilweise gefordert, auf der Strecke nur E-Lokomotiven einzusetzen.

Die **Vorhabenträgerin** weist u. a. darauf hin, dass es sich bei der Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen um eine elektrisch betriebene Eisenbahnstrecke handele. Der Zugverkehr auf dieser Strecke werde daher in erster Linie elektrisch, also lokal betrachtet ohne Abgasemissionen betrieben. Dessen ungeachtet gebe es keine rechtliche Handhabe, Diesellokomotiven vom Verkehr auf dieser Strecke grundsätzlich auszuschließen. Sofern Diesellokomotiven bzw. deren Antriebsmotoren nach den in der EU gültigen Vorschriften zur Begrenzung von Lärm- und Abgasemissionen zugelassen seien, bestimmungsgemäß verwendet und ord-

nungsgemäß instandgehalten würden, unterlägen diese Lokomotiven, wie auch andere Fahrzeugarten, den Regelungen der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und damit dem freien Verkehr innerhalb der EU. Eine Beschränkung, Behinderung oder gar Untersagung des Betriebs dieser Fahrzeuge auf Teilen des europäischen Netzes sei nicht möglich. Die nationale Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG hinsichtlich des Umweltschutzes finde sich im deutschen Recht in § 4 AEG i. V. m. § 38 BImSchG. Demzufolge müssten Schienenfahrzeuge so beschaffen sein, dass ihre durch die Teilnahme am Verkehr verursachten Emissionen bei bestimmungsgemäßem Betrieb die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen einzuhaltenden Grenzwerte nicht überschritten. Zudem müssten sie so betrieben werden, dass vermeidbare Emissionen verhindert würden und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt blieben.

Aus Sicht der **Anhörungsbehörde** ist diese Thematik daher durch die entsprechenden gesetzlichen Regelungen bereits ausreichend berücksichtigt. Es liege im Ermessen der Planfeststellungsbehörde, ggf. zur Absicherung der Einhaltung von Grenzwerten oder anderen Zwecken hierzu Nebenbestimmungen bzw. Hinweise zu erlassen.

Die **Vorhabenträgerin** führt aus, sie halte mit dem Bahn-Emissionskataster Schienenverkehr (BEKS) ein Instrument zur Berechnung der Linienemissionen des Schienenverkehrs vor. Unter Berücksichtigung dieses Modells und weiterer Studien (BUWAL-Studie 2002; Schweizerisches Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft) gehe sie davon aus, dass es beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen gegenüber der aktuellen Situation nur zu geringfügigen Erhöhungen betriebsbedingter Feinstaubimmissionen im Nahbereich von Bahnstrecken kommen werde. Die Vorhabenträgerin beruft sich darauf, dass laut weiteren Untersuchungsberichten der für die Luftreinhaltung zuständigen Behörden in Deutschland die vom Schienenverkehr emittierten Feinstaubanteile lediglich 0,8 bis 4,5 % der Gesamtbelastung betrügen. Aufgrund dieser Sachlage gehe sie davon aus, dass eine wesentliche Beeinflussung der Gesamtsituation auch durch das Vorhaben der Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen nicht zu befürchten sei.

Einige **Einwender** führen an, durch den Mehrverkehr offener mit Erz beladener Waggons komme es künftig zu einer stärkeren Staub- bzw. Feinstaubbelastung. Es wird gefordert, nur Güterwagen mit einer Abdeckung einzusetzen.

Die **Vorhabenträgerin** ist im Rahmen der Untersuchung und in den Synopsen auf diese besonderen Einlassungen nicht näher eingegangen und verweist diesbezüglich auf die Ergebnisse der Untersuchung zur Feinstaubbelastung.

Für die **Anhörungsbehörde** ist es in diesen Fällen schon mangels substantiierter Aussagen in den Einwendungen bzw. konkreter Untersuchungsergebnisse nicht möglich, eine sachgerechte abschließende Einschätzung abzugeben. Grundsätzlich dürfte es sich aber bei Staub, der von offenen Waggons in die Umgebung abgegeben wird, um grobkörnigeren Staub handeln, sodass jedenfalls entsprechende immissionsschutzrechtliche Anforderungen in Bezug auf Feinstaub (vgl. etwa 39. BImSchV) hier schon gar nicht einschlägig sein dürften.

Der **Kreis Kleve** als zuständige Untere Immissionsschutzbehörde weist zwar allgemein darauf hin, dass Gesundheitsgefährdungen durch die von der geplanten Erweiterung der Betuwe-Linie verursachten Luftschadstoffe für die betroffene Bevölkerung in Emmerich am Rhein-Praest ausgeschlossen werden müssten. Auch hier wird allerdings keine konkrete Aussage zum Thema Staubeintrag wegen offener Waggons in Bezug auf Feinstaub gemacht.

Einige **Einwender** tragen vor, durch die geänderte Verkehrsführung, bedingt durch die neu zu errichtenden Bahnübergänge, komme es künftig zu einer erhöhten Feinstaubbelastung durch Schwerverkehr in ihrem direkten Wohnumfeld.

Die **Vorhabenträgerin** verweist hierbei auf die Zuständigkeit und Planungshoheit der Kommune, die Trägerin der Straßenbaulast sei. Das gesamte Straßenführungskonzept sei mit der Kommune abgestimmt und nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Nördlich der Bahntrasse liegt Wohnbebauung der Ortsteile Praest und Berg, die Reithalle, die Grundschule und landwirtschaftlich genutzte Flächen und Anwesen sowie die FFH-Gebiete Hetter und Millinger Bruch. Die überörtliche Anbindung der nördlich gelegenen Bebauung erfolgt über die Bahn hinweg an die Reeser Straße. Das Aufkommen der die Bahn kreuzenden Verkehre ist gering, es beschränkt sich auf landwirtschaftlichen Verkehr sowie Quell- und Zielverkehr der nördlich gelegenen Wohngebiete, weitegehend frei von überörtlichem Schwerlastverkehr. Auch bei Bündelung der Bahnübergangsverkehre auf nur wenige Querungsmöglichkeit ist hier von einer mäßigen Verkehrsbelastung auszugehen und entsprechend von geringen Emissionen unterhalb relevanter Grenzwerte.

B.4.15 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Als **Untere Bodenschutz- und Abfallwirtschaftsbehörde** fordert der **Kreis Kleve** eine frühzeitige Beteiligung bei der Erstellung des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts durch den Bauherrn (Kapitel 9.1 des Erläuterungsberichts). Insbesondere grundsätzliche

Fragen zur Probenahme und Analytik seien abzustimmen. Das Konzept bzw. die projektbegleitend erstellten Teilkonzepte seien vor Umsetzung der Unteren Abfallbehörde des Kreises Kleve zur Zustimmung vorzulegen.

Sowohl beim Wiedereinbau von ausgehobenen Böden als auch von recyceltem Altschotter oder sonstigen Sekundärbaustoffen (Kapitel 9.4 des Erläuterungsberichts) seien verschiedene Richtlinien und gesetzlichen Regelungen zu beachten. Nur sofern der Einbau des Sekundärbaustoffs gemäß den Regelungen der Gemeinsamen Runderlasse „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe)" und „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau" des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 geregelt und zulässig sei, benötige der öffentlich-rechtliche Träger der Baulast keine wasserrechtliche Erlaubnis.

Die **Vorhabenträgerin** hat zugesagt, dass die Ergebnisse aus dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept und aufbauender Untersuchungen sowie die Vorgaben aus den sogenannten Runderlassen im weiteren Verfahren Berücksichtigung fänden und mit der Behörde abgestimmt würden.

Die **Untere Bodenschutz- und Abfallwirtschaftsbehörde** des Kreises Kleve weist darauf hin, dass für den Einbau von Gleisschotter und von Boden außerhalb einer durchwurzelbaren Bodenschicht keine rechtlich verbindlichen Regelungen vorlägen. Es solle daher geregelt werden, wie sichergestellt werde, dass der Einbau von verschiedensten Sekundärbaustoffen schadlos für die Umweltmedien erfolge und auf welcher Grundlage dies beurteilt werde.

Die **Vorhabenträgerin** hat zugesagt, dies im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Ein eventueller Einbau von Sekundärbaustoffen werde auf Basis von Empfehlungen zuständiger Fachgremien (z. B. LAGA) oder ergänzenden Regelungen zum schadlosen Wiedereinbau abgestimmt.

Die **Vorhabenträgerin** hat zudem zugesagt, den Hinweis der Unteren Bodenschutz- und Abfallwirtschaftsbehörde zu berücksichtigen, dass für den Einbau von Boden zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu beachten sei und dass gemäß § 2 Abs. 2 Landesbodenschutzgesetz NRW bei dem Einbau von über 800 m³ je Baumaßnahme eine Anzeigepflicht bestehe.

Die **Untere Bodenschutz- und Abfallwirtschaftsbehörde** des Kreises Kleve hat hinsichtlich der Einstufung der Altlastverdachtsfläche „ehem. Petroleumkeller“ (Kapitel 9.6 des Erläuterungsberichts) Bedenken vorgetragen. Die Einstufung durch die Vorhabenträgerin habe keinen oder geringen Handlungsbedarf ergeben. Der Unteren Bodenschutz- und Abfallwirtschaftsbehörde lägen keinerlei Unterlagen vor, auf deren Grundlage die Einstufung nachvoll-

zogen werden könne. Ebenfalls werde nicht dargestellt, wie im weiteren Verfahren mit dieser Verdachtsfläche umgegangen werden solle - ob noch weitere Untersuchungen geplant seien oder ob die Problembearbeitung mit der historischen Erkundung abgeschlossen werde.

Die **Vorhabenträgerin** hat zugesagt, sich gesondert mit der Behörde unter Beteiligung des Fachgutachters abzustimmen. In Kapitel 11.6 des Erläuterungsberichts werde hinsichtlich des Schutzguts Boden dargestellt, dass weitere Untersuchungen von „von der Baumaßnahme betroffenen, belasteten Böden aus Altlastenflächen“ vorgesehen seien. Es werde jedoch nicht deutlich, ob dies nur auf die abfallrechtliche Einstufung oder auch auf eine Gefährdungsabschätzung gerichtet seien.

Die **Untere Bodenschutz- und Abfallwirtschaftsbehörde** des Kreises Kleve fordert insofern eine Konkretisierung. Neben der nicht eindeutigen Aussage zu den weiteren Maßnahmen, die im Bereich von Altablagerungen und Altstandorten geplant seien, sei auch noch zu konkretisieren, welche Maßnahmen zur Verminderung von Verdichtung und Erosion bei gefährdeten Böden geplant seien.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet dem, dass die allgemein formulierte Vermeidungsmaßnahme auf eine Vermeidung negativer Umweltauswirkungen abziele und damit nach den Erfordernissen des jeweiligen Einzelfalls sowohl die abfallrechtliche Einstufung anfallender Bodenmassen als auch Untersuchungen oder Beurteilungen zur Gefährdungsabschätzung bei angeschnittenen Altlastenflächen umfassen könne.

Entscheidung:

Die vorgenannten Zusagen sind unter A.5.1 als Zusagen in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden. Weiterer Entscheidungen bedarf es nicht. Die durch den Kreis Kleve zur Beachtung vorgetragenen sog. Verwertererlasse von 2001 sind zum 31.07.2023 außer Kraft gesetzt worden, sie wurden durch die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) ersetzt. Daher sind auch diesbezügliche Zusagen hinfällig. Die EBV regelt auch den Einbau von Materialien, so dass auch hierzu keine Entscheidung erforderlich ist. Bezüglich der Altlastverdachtsfläche „ehem. Petroleumkeller“ wird auf B.4.26.4.2.2 verwiesen.

Einige **Einwender** tragen vor, dass durch das Bearbeiten der Ausbauflächen seit Jahrzenten auf den Boden aufgetragene Pestizide sowie Ausspül- wie Abriebrückstände von Lokomotiven und Waggons, wie Diesel, Motor- und Hydrauliköle, und Chemikalien freigelegt und anschließend durch Regenwasser ins Erdreich eingebracht würden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, bereits im Zuge der Planung werde das Gleisbett auf der Basis der gesetzlichen Bestimmungen und ergänzender Richtlinien der Bahn auf Kontaminationen überprüft und es würden Proben gezogen. Während der Bauphase kämen, wenn not-

wendig, weitere analytische Untersuchungen hinzu. Die Ergebnisse würden in die Ausführung einfließen und bestimmten maßgeblich, ob das Material wiederverwendbar sei oder aufbereitet bzw. auf einer zugelassenen Entsorgungsanlage (Deponie) schadlos beseitigt werden müsse. Gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohner würden dadurch ausgeschlossen.

Einige **Einwender** fordern, auf den Einsatz von Herbiziden und Taumitteln mit Einsickerung in das Grundwasser zu verzichten, da sie ihr Gartengemüse mit Grundwasser bewässerten. Sie befürchten gesundheitliche Schäden durch den Verzehr des kontaminierten Gemüses. Außerdem befürchten sie weitere Emissionen durch Abrieb an Schienen, Oberleitungen und Bremsen.

Die **Vorhabenträgerin** hält den Einsatz von Herbiziden zur Vegetationsbekämpfung im Schotterkörper für erforderlich. Andere Bekämpfungsmethoden seien nicht ausreichend wirksam oder aufgrund geringer Arbeitsgeschwindigkeiten auf hoch frequentierten Strecken nicht einsetzbar. Die Anwendung der Herbizide erfolge zielgerichtet nach Bedarf im betroffenen Gleisbereich, nur bei geeigneter Witterung und ausschließlich mit behördlich zugelassenen umweltverträglichen Spritzmitteln. Die Mittel würden in der vorgeschriebenen Verdünnung ausgebracht. Ein Austrag der Wirkstoffe über die Entwässerungsanlagen sei allerdings nie gänzlich zu vermeiden. Entwässerungs- und Versickerungsgräben und -becken würden daher mit einer belebten Bodenzone ausgestattet, die eine ausreichende Reinigungsleistung bei verschmutztem Niederschlagswasser gewährleiste. Damit seien die Bedingungen für eine Rückführung in den Wasserkreislauf erfüllt. Bei einer bestimmungsgemäßen und sachgerechten Anwendung der von der DB AG zur Streckenunterhaltung verwendeten Herbizide sei mit einer Grundwassergefährdung nicht zu rechnen. Nur im Bereich von Haltepunkten oder Bahnhöfen sei im Rahmen des Winterdienstes der Einsatz geeigneter Taumittel zur Vermeidung von Eisglätte auf den Bahnsteigen und Zuwegungen erforderlich. Dabei sollten im Winterdienst möglichst unschädliche Stoffe mit abstumpfender Wirkung eingesetzt werden. Je nach Mitteleinsatz könne es unter Umständen zu Stoffausträgen über die Entwässerungsanlagen kommen. Es ergebe sich hier jedoch keine relevante Veränderung gegenüber dem Bestand.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustandes des Bodens und des Grundwassers ist im Rahmen der Betriebsphase angesichts der zugrunde gelegten hohen technischen Standards auszuschließen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass der Einsatz von Herbiziden zur wirk-

samen Vegetationsbekämpfung erforderlich ist. Die Genehmigung der Nutzung von Mitteln zur Vegetationsbekämpfung ist nicht Bestandteil der Planfeststellung.

B.4.16 Land- und Forstwirtschaft

Durch die Nebenbestimmungen unter A.4.8 wird sichergestellt, dass Erschwernisse in diesem Bereich vermieden werden. Sie erlegen der Vorhabenträgerin keine unverhältnismäßigen Lasten auf.

B.4.17 Denkmalschutz

Denkmäler sind gem. § 2 Abs. 1 DSchG NRW Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht. Ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen.

Bei Bodendenkmälern handelt es sich gem. § 2 Abs. 5 DSchG NRW um bewegliche oder unbewegliche Denkmäler, die sich im Boden befinden oder befanden. Als Bodendenkmäler gelten auch Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit, ferner Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, die durch nicht mehr selbständig erkennbare Bodendenkmäler hervorgerufen worden sind, sofern sie die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllen.

Das Verhalten bei der Entdeckung mutmaßlicher Bodendenkmäler ist in § 16 DSchG NRW geregelt. Gem. § 16 Abs. 1 DSchG NRW gilt bei einem Fund eines Bodendenkmals eine Anzeigepflicht bei der Gemeinde oder dem Landschaftsverband. Diese gilt sowohl für Eigentümer, als auch für sonstige Nutzungsberechtigte und für die Bauleitung bei Baumaßnahmen.

Gemäß § 16 Abs. 2 Satz 1 DSchG NRW sind das entdeckte Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Obere Denkmalbehörde die Entdeckungsstätte vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Eine Verlängerung dieser Frist durch die Obere Denkmalbehörde ist gemäß § 16 Abs. 2 Satz 2 DSchG NRW nur möglich, wenn die sachgerechte Untersuchung oder die Bergung des Bodendenkmals dies erfordern und dies für die Betroffenen zumutbar ist. Brand- und Katastrophenschutz

B.4.18 Brand- und Katastrophenschutz

Die Eisenbahnstrecken sind für alle Schienenverkehrsformen, also für Personen- und Güterverkehr, nutzbar. Hinsichtlich der Art der beförderten Güter gibt es in Deutschland keine Einschränkungen. Die Strecke 2270 ist eine zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnstrecke mit Personen- und Güterverkehr. Als Güterverkehrsstrecke steht sie, wie auch andere Eisenbahnstrecken in 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 können eine Verringerung/Verschlechterung des Brand- und Katastrophenschutzes bewirken

- die Zunahme von Gefahrgutverkehren und damit auch die Zunahme des Risikos eines Gefahrgutunfalls und
- die Einschränkung der Zugänglichkeit durch den Bau von Schallschutzwänden.

Dem gegenüber stehen aber

- die Beseitigung von Bahnübergängen und
- die Umsetzung eines Zuwegungskonzeptes als sicherheitssteigernde Maßnahme des dreigleisigen Ausbaus.

Die letzteren beiden Aspekte bewirken eine Verbesserung des Brand- und Katastrophenschutzes.

Im Ergebnis kann daher festgestellt werden, dass der Brand- und Katastrophenschutz auch nach dem Bau des dritten Gleises gewährleistet ist. Einzelheiten werden nachfolgend beschrieben.

B.4.19 Sicherheitskonzept

Nach § 4 AEG und § 2 EBO müssen Eisenbahninfrastrukturen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau und Betrieb genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.10.2020, Az.: 7 A9.19 und Urt. v. 23.06.2021, Az.: 7 A 9.20).

Die EBO enthält keine ausdrücklichen Vorschriften zu den Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes. Die Verpflichtungen aus § 4 Abs. 3 AEG werden jedoch konkretisiert durch die Richtlinie des EBA „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.06.2021, Az.: 7 A 9.20).

Über die Anforderungen der Richtlinie hinaus geht das von der Vorhabenträgerin gemeinsam mit dem Land, den Anliegergemeinden und den örtlichen Feuerwehren ausgearbeitete Sicherheitskonzept. Dieses berücksichtigt neben einer guten Erreichbarkeit der Strecke durch Flucht- und Rettungswege auch die örtliche Löschwasserbereitstellung. Hierdurch wird gewährleistet, dass an der gesamten Strecke eine zweistufige Löschwasserversorgung vorgehalten wird. Das bedeutet, dass im Unglücksfalle an jeder Stelle entlang der Strecke im Planfeststellungsabschnitt immer eine Grundversorgung besteht und, nach einem 30-minütigen Rüstzeitraum, auch die von Anliegern und örtlichen Feuerwehren geforderten höheren Löschwassermengen an die Trasse herangeführt werden können.

Das Rettungswegekonzept basiert auf der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG". Es wurde anhand der örtlichen Gegebenheiten und Erfordernisse entwickelt. Die Vorhabenträgerin hat das Zuwegungskonzept mit den Anliegergemeinden abgestimmt und, im Rahmen der Richtlinie und entsprechend der örtlichen Gegebenheiten und Forderungen der Anlieger und der Gemeinden zur Verdichtung der Zugänge berücksichtigt. Das Sicherheitskonzept ist so angelegt, dass - außerhalb des Planfeststellungsbeschlusses - auch solche Forderungen einbezogen werden können, die über die Festsetzungen der Richtlinie hinausgehen. Das im Sicherheitskonzept integrierte Rettungskonzept wird von allen Feuerwehren unterstützt, berücksichtigt die besonderen örtlichen Belange und sieht eine Kommunalgrenzen überschreitende Zusammenarbeit in der Gefahrenabwehr vor.

Das Notfallmanagement der DB AG folgt, ebenso wie die Maßnahmen und die technischen Vorkehrungen zur Abschaltung und Erdung der Oberleitung, betrieblichen und gesetzlichen Regelungen, in die durch ein Planfeststellungsverfahren nicht eingegriffen werden kann.

Ebenso wenig kann durch eine eisenbahnrechtliche Planfeststellung der Katastrophenschutz oder eine Zulässigkeit von Gefahrguttransporten reguliert werden.

Im Ausgangsverfahren haben mehrere **Einwender** angeführt, dass sie das Sicherheitskonzept angesichts der vielen Gefahrguttransporte für unzureichend erachteten. Von den TöB hat insbesondere die Stadt Emmerich am Rhein umfangreich zur Streckensicherheit Stellung genommen und dabei u. a. Zugangstüren in Lärmschutzwänden im Abstand von 200 m gefordert und kritisiert, dass durch die Planung die Löschwasserversorgung nicht gesichert werde.

Im 2. Deckblattverfahren ist die **Anlage 20 „Notfall- und Streckensicherheit“** neu in die Planunterlagen eingefügt worden. Darin wird die von Vertretern der Feuerwehren, Politik, Kommunen und der Deutschen Bahn AG erarbeitete Kompromisslösung, das sogenannte „ganzheitliche Rettungskonzept“, umgesetzt. Das Konzept stellt die von den Feuerwehren geforderte Löschwasserversorgung durch zusätzliche Löschwasserbrunnen und die Einrichtung eines von insgesamt vier Hytrans Fire Systemen (HFS) in der Stadt Emmerich am Rhein sicher. Außerdem sind entsprechend der Forderung der örtlichen Feuerwehren zwölf zusätzliche Rettungszugänge geplant worden.

Durch die Änderungen im 2. Deckblatt konnten die meisten Sicherheitsbedenken ausgeräumt werden und ein Konsens mit der **Stadt Emmerich am Rhein** über die Streckenzugänge und die Löschwasserversorgung erzielt werden. Trotz weitgehender Einigkeit besteht im Hinblick auf einzelne Aspekte des Sicherheitskonzepts weiterhin Dissens.

Mehrere **Einwender** weisen generell auf das erhöhte Unfallrisiko durch die steigende Zahl an Gefahrguttransporten hin und lehnen daher einen siedlungsnahen Streckenverlauf ab.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass das Gefährdungspotenzial des Bahnverkehrs im Vergleich zum Straßenverkehr deutlich geringer sei und die Bahn daher für den Transport von Gefahrgut prädestiniert sei. Als spurgeführtes, von außen gesteuertes System, in dem im Raumabstand und nicht auf Sicht gefahren werde, sei die systemimmanente Sicherheit der Bahn besonders hoch. Gepaart mit dem umfassenden Regelwerk für Gefahrguttransporte könne so ein hoher Sicherheitsstandard bei der Beförderung gefährlicher Güter erreicht werden. Das durch den Vorsorgegrundsatz geprägte Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG) gewährleiste ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau und schließe Unfälle nach Möglichkeit aus bzw. minimiere Unfallfolgen. Diese Vorschriften würden unter Beachtung des neuesten Standes von Wissenschaft und Technik laufend überprüft und fortentwickelt und von der Vorhabenträgerin angewandt.

Verschiedene **Träger öffentlicher Belange** kritisieren Einzelheiten des neuen Notfall- und Sicherheitskonzepts. So fordert die **Stadt Emmerich am Rhein**, dass die neu geplante Zuwegung für Rettungseinsätze bei Bahn-km 54,375 (BW-Nr. 308) in das Eigentum der DB InfraGO AG übergehen und von dieser unterhalten werden solle. Sie weist weiter darauf hin, dass der Zugang bei Bahn-km 54,375 und die Servicetüren in den Planzeichnungen nicht enthalten und dort aufzunehmen seien.

Hinsichtlich der in den Planzeichnungen nicht enthaltenen Servicetüren und des Zugangs weist die **Vorhabenträgerin** darauf hin, dass alle Servicetüren sowie die Zuwegung bei Bahn-km 54,375 in Anlage 20 beschrieben würden und eine Darstellung in den Lageplänen weder erforderlich noch beabsichtigt sei. Die Zuwegung sei darüber hinaus im Erläuterungsbericht (Anlage 2, S. 52e) aufgeführt. Die Forderung nach der Übernahme von Eigentum und Unterhaltungslast an der Zuwegung (BW-Nr. 308) weist die Vorhabenträgerin zurück. Rettungswege, die sich außerhalb des Bahngeländes befänden, stünden im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein und seien daher auch von dieser zu unterhalten. Die Anlagen zum Notfall- und Sicherheitskonzept (Rettungswege, Löschwasserbrunnen und HFS) unterlägen der Bereitstellung durch die Kommune für den Einsatz der Rettungskräfte.

Im Synopsenlauf bekräftigt die **Stadt Emmerich am Rhein** ihre Ansicht zur Unterhaltungspflicht der Vorhabenträgerin für alle Zuwegungen zu Anlagen der DB erneut. Auch die **Vorhabenträgerin** ist in ihrer Gegenäußerung nicht von ihrem Standpunkt abgewichen, sodass insofern ein Dissens besteht.

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände NRW** (Landesbüro) hält das Brand- und Unfallschutzkonzept hinsichtlich der Schutzmaßnahmen und hinsichtlich ausreichender Möglichkeiten für Lösch- und Rettungsmaßnahmen für unzureichend. Das Landesbüro fordert ein Sicherheitsgutachten, in dem durch eine Risikoanalyse die notwendigen technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen erläutert werden sollen. Als erforderliche Schutzmaßnahme wird etwa ein handbetriebener Erdungsschalter für die Oberleitung genannt, der es den Feuerwehren im Einsatzfall ermögliche, direkt mit den Löscharbeiten zu beginnen, ohne auf den Notfallmanager der DB warten zu müssen. In naturschutzrechtlicher Hinsicht kritisiert das Landesbüro, dass die Löschwasserbrunnen nicht als Beeinträchtigungen der Natur bewertet worden seien. Gerade bei einer Entnahme großer Wassermengen im Unglücksfall könnten sich negative Auswirkungen auf die Grundwassersituation ergeben. Auch seien Beeinträchtigungen der Anwohner bei der Brunnenniederbringung möglich. Je nach vorhandenen Biotopen könnten dadurch durchaus dauerhafte Beeinträchtigungen auftreten.

Die **Vorhabenträgerin** weist darauf hin, dass die beiden Löschwasserbrunnen bei Bahn-km 55,640 und Bahn-km 57,650 (Anlage 10.3 und 10.4, Blatt 4/6 und Anlage 5, Blatt 4/6) in ei-

nem bereits als Eingriff bilanzierten Baufeld lägen. Es seien daher kein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft und keine nennenswerten zusätzlichen baubedingten Auswirkungen auf die Anwohner zu befürchten. Im Unglücksfall dienten die Löschwasserbrunnen nur der Erstversorgung mit einer Wasserentnahme von bis zu 96 m³/h, da die eigentliche Löschwasserversorgung über die HFS erfolge. Weiter sei ein Unfall kein geplantes Ereignis und als solches nicht Bestandteil der planerischen Konzeption des Vorhabens. Die Folgen eines Unfalls seien daher nicht als Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten.

Hinsichtlich der Sicherheitsbedenken erwidert die **Vorhabenträgerin**, dass sämtliche Sicherheitsvorschriften und -richtlinien bei der Planung berücksichtigt worden seien. Das dennoch verbleibende Restrisiko lasse sich nicht vermeiden und sei dem allgemeinen Lebensrisiko zuzuordnen, dem sich der Mensch im gesellschaftlichen Zusammenwirken naturgemäß nicht entziehen könne. Die einschlägige Richtlinie des EBA „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ (Richtlinie „Freie Strecke“) sehe die Erstellung des geforderten Sicherheitsgutachtens nicht vor. Die Sicherheit auch beim Gefahrguttransport werde durch das GGBefG sichergestellt, das vom Vorsorgegrundsatz geprägt sei und ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleiste, indem es unter Beachtung des neuesten Standes von Wissenschaft und Technik laufend überprüft und fortentwickelt werde.

Im Übrigen stehe die **Vorhabenträgerin** mit den an der Strecke ansässigen Feuerwehren in einem engen Dialog, um alle im Rahmen der gesetzlichen Anforderung erforderlichen Maßnahmen zur Abwendung eines Unfalls und zur Beherrschung seiner Folgen zu treffen. Die geforderten handbetriebenen Erdungsschalter nach niederländischem Vorbild seien dagegen in der Bundesrepublik Deutschland unzulässig.

Der Kreis Kleve als Rettungsdienst des Kreises Kleve **und als Untere Katastrophenschutzbehörde** wiederholt seine im Ausgangsverfahren geäußerten Forderungen, die von der Arbeitsgemeinschaft Streckensicherheit erarbeiteten Anforderungen an Zuwegungen für Rettungseinsätze zu beachten und im Zuwegungskonzept einen Behandlungsplatz vorzusehen. Zusätzlich weist die **Untere Katastrophenschutzbehörde des Kreises Kleve** darauf hin, dass zum 01.01.2016 das Gesetz über den Brandschutz, die Hilfeleistung und den Katastrophenschutz NRW (BHKG) in Kraft getreten sei und das Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung NRW (FSHG) ersetze. Daran müssten die Planfeststellungsunterlagen noch angepasst werden.

Die **Vorhabenträgerin** verweist auf ihre Gegenäußerung aus dem Ausgangsverfahren und nimmt den Hinweis zum BHKG zur Kenntnis. Bezüglich der Anforderungen der Arbeitsgemeinschaft Streckensicherheit an die Zuwegungen weist sie auf das neue ganzheitliche Ret-

tungskonzept hin (Anlage 20), das von den Vertretern der Feuerwehren, Politik, Kommunen und der Deutschen Bahn unterstützt werde.

Die **Anhörungsbehörde** verweist darauf, dass mit dem sogenannten „ganzheitlichen Rettungskonzept“ Kompromisslösungen zwischen der Position der Vorhabenträgerin und den Forderungen von Anliegern, Anliegergemeinden und örtlichen Feuerwehren nach mehr Streckensicherheit gefunden worden seien. Das Konzept beinhalte sowohl die örtliche Löschwasserbereitstellung als auch den Themenbereich „zusätzliche Streckenzugänglichkeiten und Zuwegungen“. Die gefundenen Lösungen stünden im Einklang mit der Richtlinie „Freie Strecke“ und gingen zudem über ihre (Mindest-) Anforderungen bzw. ihren Regelungsgehalt hinaus.

Vor diesem Hintergrund geht die **Anhörungsbehörde** davon aus, dass – anders als das Landesbüro meine – ausreichende Möglichkeiten für Lösch- und Rettungsmaßnahmen sichergestellt seien. Auch weitere Sicherheitsnachweise und Sicherheitsmaßnahmen seien nicht erforderlich. Hinsichtlich des Umfangs des vorzulegenden Sicherheitskonzepts gelte, dass sicherheitstechnische Fragen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nur insoweit gelöst und behandelt werden müssten, als sie baulich-konzeptionelle Aspekte beträfen und daher die Machbarkeit eines Bauvorhabens unmittelbar von sicherheitsspezifischen Fragen abhänge. Alle übrigen sicherheitsrelevanten Fragen könnten späteren Phasen der Bauausführung überlassen bleiben (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 20.11.2018, Az. 5 S 2138/16, juris-Rn. 223). Die eisenbahnrechtliche Sicherheitspflicht hinsichtlich des Baus von Eisenbahninfrastrukturen aus § 4 Abs. 1 Nr. 1 AEG werde über den auf Grundlage von § 26 AEG erlassenen § 2 Abs. 1 Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) konkretisiert. Nach § 2 Abs. 1 Satz 2 EBO gälten die Anforderungen an die Sicherheit und öffentliche Ordnung als erfüllt, wenn die Bahnanlagen den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthalte, anerkannten Regeln der Technik entsprächen. Das Ausbauvorhaben genüge den Anforderungen der Richtlinie „Freie Strecke“ und gehe angesichts der Sicherheitsbedenken der Anlieger(-gemeinden) insbesondere hinsichtlich der Löschwasserbereitstellung über diese hinaus. Dies spreche dafür, dass den im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Sicherheitspflicht anerkannten Grundsätzen Genüge getan sei, wonach Sicherheitsanforderungen grundsätzlich erfüllt seien, wenn Fachleute für das Eisenbahnwesen nach dem jeweiligen Stand der Technik die Sicherheitsvorkehrungen für ausreichend halten dürften und wonach im Hinblick auf die im Einzelnen zu ergreifenden Maßnahmen die Wahrscheinlichkeit eines schädigenden Ereignisses, die Schwere der zu erwartenden Schäden und der zu ihrer Vermeidung notwendige Aufwand berücksichtigt werden könnten (vgl. BGH, Urt. v. 10.10.1978, Az. VI ZR 98/77 und VI ZR 99/77, juris-Rn. 22; Hess. VGH, Urt. v.

04.12.2018, Az. 5 S 1981/16, BeckRS 2018, 51760, Rn. 214; Hermes/Schweinsberg: in Beck’scher AEG-Kommentar, 2. Auflage 2014, § 4 Rn. 51, 57). Der Hessische Verwaltungsgerichtshof stelle insofern fest, dass eine „hundertprozentige Sicherheit nicht erreichbar sei und nicht verlangt werden könne (Hess. VGH, Urt. v. 04. 12.2018, Az. 5 S 1981/16, BeckRS 2018, 51760, Rn. 214). Es gelte, dass der Vorhabenträger eigenverantwortlich die baulichen Maßnahmen zu bestimmen habe, derer es bedürfe, um sicherheitstechnisch unbedenkliche Verhältnisse zu gewährleisten (Hess. VGH, Urt. v. 04.12.2018, Az. 5 S 1981/16, BeckRS 2018, 51760, Rn. 214; zu § 4 FStrG: BVerwG, Urt. v. 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, juris-Rn. 63). Das gelte auch für die geforderten handbetriebenen Erdungsschalter, die in Deutschland unzulässig seien, weshalb sie auch von den Feuerwehren nicht mehr gefordert würden (Anlage 20, S. 9).

Die **Anhörungsbehörde** verweist diesbezüglich auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 24.09.2015 zum PFA 1.1 (Oberhausen), Az.: 541ppo/003-4052#011 (S. 119): „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.“

Hinsichtlich der Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein gilt nach Ansicht der **Anhörungsbehörde**, dass die Lage der Zuwegungen zur Strecke aus den Planfeststellungsunterlagen eindeutig erkennbar und daher eine Darstellung in den Planzeichnungen nicht erforderlich sei. Der Verlauf und die Lage der Rettungszuwegungen inklusive der Servicetüren würden im Erläuterungsbericht (Anlage 2, S. 52d ff.) beschrieben. Die Anforderungen an die Zuwegungen (Länge, Breite und Beschaffenheit) ergäben sich aus der Richtlinie „Freie Strecke“, S. 9 ff., und würden in Anlage 20, S. 6 ff. wiedergegeben. Die Anzahl und Lage der Zuwegungen sei das Ergebnis zahlreicher Gespräche, Workshops und Abstimmungen vor Ort zwischen den Feuerwehren und der Vorhabenträgerin (Anlage 20, S. 7).

Hinsichtlich der zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Emmerich streitigen Unterhaltungslast für die Rettungszuwegungen gelte nach Einschätzung der **Anhörungsbehörde** Folgendes: Grundsätzlich falle der Brandschutz, inklusive der geeigneten Maßnahmen zur Verhütung von Bränden, gem. § 3 Abs. 1 und 2 BHKG in den Aufgabenbereich der Gemeinden. Die Vorhabenträgerin sei aber nach § 4 Abs. 3 Nr. 2 AEG verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Ihr könnten gemäß § 74

Abs. 2 S. 2 VwVfG die Errichtung und die Unterhaltung von Anlagen auferlegt werden, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich seien. Die Zuwegungen müssten nach der Richtlinie „Freie Strecke“, S. 9 grundsätzlich nicht in das Eigentum der Vorhabenträgerin übergehen. Soweit Zuwegungen bereits im öffentlichen Eigentum stünden, sollten diese im Ereignisfall grundsätzlich für die Zwecke der Fremdrettungskräfte zur Verfügung stehen und auch weiterhin im öffentlichen Eigentum mit entsprechender Unterhaltungsverpflichtung verbleiben. Die Errichtung und Unterhaltung der baulichen Anlagen zum Zwecke der Selbst- und Fremdrettung habe nach der Richtlinie „Freie Strecke“ aber dann durch die Vorhabenträgerin zu erfolgen, wenn die Anlage ausschließlich für diesen Zweck erforderlich sei. Es sei demnach für die jeweilige Zuwegung zu entscheiden, ob sie ausschließlich als Rettungsweg gebraucht werde oder Teil des öffentlichen Wegenetzes werde. Bezüglich der in Rede stehenden neuen Zuwegung bei Bahn-km 54,375 verweise die **Anhörungsbehörde** darauf, dass diese 45 m lang sei und ausweislich des Erläuterungsberichts (Anlage 2, S. 52e) von der Straße „Brillackweg“ entlang eines Sportplatzes bis zur Rettungstür in der Schallschutzwand führe und dort ende. Dies spreche nach Einschätzung der Anhörungsbehörde dafür, dass diese Zuwegung nicht Teil des öffentlichen Wegenetzes werde, sondern ausschließlich zu Selbst- und Fremdrettungszwecken genutzt werde und daher von der Vorhabenträgerin selbst zu unterhalten sei.

Entscheidung:

Der Forderung der Stadt Emmerich am Rhein, dass die neu geplante Zuwegung für Rettungseinsätze bei Bahn-km 54,375 (BW-Nr. 308 in das Eigentum der DB InfraGO AG übergehen und von dieser unterhalten werden soll, wird stattgegeben. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Zuwegung in ihr Eigentum zu übernehmen. Hierzu ist unter A.4.10 eine Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden.

Begründung:

Die neue Zuwegung bei Bahn-km 54,375 ist nur 45 m lang und verläuft ausweislich des Erläuterungsberichts (Anlage 2, S. 52e) von der Straße „Brillackweg“ entlang eines Sportplatzes bis zur Rettungstür in der Schallschutzwand. Dort endet sie. Dies spricht dafür, dass diese Zuwegung nicht Teil des öffentlichen Wegenetzes werden soll, sondern ausschließlich zu Selbst- und Fremdrettungszwecken genutzt wird. Nach der Richtlinie „Freie Strecke“ hat die Errichtung und Unterhaltung der Zuwegung daher durch die Vorhabenträgerin zu erfolgen.

Die Forderung der Stadt Emmerich am Rhein, alle Rettungszuwegungen in die Unterhaltungslast der Vorhabenträgerin zu legen, wird zurückgewiesen. Die Forderung lässt nicht

erkennen, welche Zuwegungen ausschließlich als Rettungsweg gebraucht werden und welche Teil des öffentlichen Wegenetzes werden. Eine Entscheidung ist daher nicht möglich.

Die weiteren Bedenken gegen das Notfall- und Sicherheitskonzept werden zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die obenstehenden Ausführungen der Anhörungsbehörde verwiesen.

B.4.20 Unfallschutz

B.4.20.1 Ausstattung der Feuerwehren durch die Vorhabenträgerin

Einige **Einwender** fordern die Abstimmung der Karten und Programme der Stadt Emmerich am Rhein und der Feuerwehren. Zudem solle die Vorhabenträgerin die freiwillige Feuerwehr technisch ausstatten und für Notfälle im Bahnbereich ausbilden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Aufstellung und die Ausrüstung von Feuerwehren nach dem (ehemaligen) FSHG den jeweiligen Gemeinden und Kreisen obliege. Seitens der DB AG sei gemäß der Vereinbarung mit den Innenministerien der Länder einmalig eisenbahntypisches Gerät in Form der „Rüstsätze Bahn“ finanziert und den Feuerwehren bzw. Kommunen zur Verfügung gestellt worden. Diese „Rüstsätze Bahn“ ermöglichten den Transport von Gerätschaften sowie Verletzten. Es bestehe keine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, darüber hinaus Gerätschaften o.ä. den Feuerwehren bzw. Kommunen zur Verfügung zu stellen. Die DB InfraGO AG werde sich jedoch an Ausbildungsveranstaltungen, insbesondere für Führungskräfte, durch die Stellung von Referenten inhaltlich beteiligen.

Entscheidung:

Die Forderungen, die freiwillige Feuerwehr technisch auszustatten und für Notfälle im Bahnbereich auszubilden, werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin ist dafür nicht zuständig.

B.4.20.2 Wildunfälle, Querungshilfen

Vereinzelt befürchten **Einwender** eine Zunahme von Wildunfällen (insbesondere mit Rehwild) durch die steigenden Zugzahlen. Deshalb wird der Bau von Querungshilfen gefordert, um so dem Wild ein gefahrloses Passieren der Gleise zu ermöglichen.

Die **Vorhabenträgerin** verweist darauf, dass eine Querung von Wild zwar möglich sei, dass aber bereits im aktuellen Bestand von der Strecke eine Trennwirkung für Wild ausgehe. Nach Aussagen einschlägiger Literatur (EBA – Hinweise zur ökologischen Wirkungsprognose in UVP, LBP und FFH-Verträglichkeitsprüfungen bei Aus- und Neubaumaßnahmen von Eisenbahnen des Bundes) komme bei zwei- oder dreigleisigen Strecken der Zugfrequenz für

die Prognose der Zerschneidungswirkung eine erhebliche Bedeutung zu. Der Schwellenwert liege danach bei etwa 15 Zugbewegungen pro Stunde. Dieser Wert werde allerdings gemäß dem zu Grunde gelegten Betriebskonzept nicht erreicht. Somit sei nicht davon auszugehen, dass sich durch den Ausbau der Strecke von zwei auf drei Gleise eine signifikante Erhöhung der bereits bestehenden Trennwirkung und damit eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der Eingriffsregelung ergebe. Es bestehe keine rechtliche Notwendigkeit, bereits bestehende Beeinträchtigungen zu kompensieren. Die Errichtung von Wildbrücken sei aus den vorgenannten Gründen nicht vorgesehen.

Entscheidung:

Die Forderung nach dem Bau von Querungshilfen wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin weist zu Recht darauf hin, dass durch die vorhandenen Bestandsgleise bereits eine Wanderbarriere für Großwild besteht, von der eine Trennwirkung für wechselndes Wild ausgeht. Neben der Barrierewirkung der Bestandsgleise, die maßgeblich von der Breite der Trasse beeinflusst wird, kommt der Zugfrequenz und den dadurch verursachten visuellen und akustischen Störungen ebenfalls eine erhebliche Bedeutung und Wirkung für die Zerschneidung der Landschaft zu. Da die prognostizierte Zugfrequenz für die Ausbaustrecke 46/2 auch nach dem dreigleisigen Ausbau den relevanten Schwellenwert von 15 Zugbewegungen/Stunde nicht übersteigt, resultiert aus dem Ausbau keine signifikante Erhöhung der bereits bestehenden Trennwirkung. Die Errichtung einer Grünbrücke könnte zwar die Trennwirkung reduzieren und einen gefahrlosen Wildwechsel bewerkstelligen, jedoch liegt für eine solch kostenintensive Maßnahme kein rechtlich begründetes Erfordernis vor. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen, durch den dreigleisigen Ausbau hinzukommenden Trennwirkungen und dem finanziellen Aufwand für die Errichtung einer Grünbrücke sprechen die Gründe der Verhältnismäßigkeit gegen ein zusätzliches Element zur Förderung des Biotopverbunds und des Wildwechsels.

B.4.21 Seitenwind

Einige **Einwender** kritisieren, dass der Sicherheitsnachweis im Hinblick auf Gefährdungen durch Seitenwind nicht plausibel sei. Die Untersuchung zum Sicherheitsnachweis Aerodynamik/Seitenwind sei neu zu fassen. Alternativ solle die maximale Geschwindigkeit auf 160 km/h heruntergestuft werden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass eine Geschwindigkeitsanhebung über 160 km/h nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei. Somit sei mit der Vorbewertung die Nachweiserbringung Aerodynamik/Seitenwind richtlinienkonform erfolgt. Jedoch sei langfristig eine Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h in Abhängigkeit vom Ausbau der niederländi-

schen HSL Oost in Betracht zu ziehen. Deshalb sei dem Schall- und Erschütterungsgutachten eine Geschwindigkeit von 200 km/h zugrunde gelegt worden. Sollte tatsächlich eine Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h vorgenommen werden, wäre der Sicherheitsnachweis Aerodynamik/Seitenwind erneut zu führen. Geschwindigkeiten von Güterzügen über 120 km/h seien aber auch in Zukunft unrealistisch.

Entscheidung:

Die Forderung, die Untersuchung zum Sicherheitsnachweis Aerodynamik/Seitenwind neu zu fassen, wird zurückgewiesen. Es besteht kein Bedarf, bei dem Sicherheitsnachweis eine Geschwindigkeitsanhebung über 160 km/h in Betracht zu ziehen, da diese nicht vorgesehen ist.

B.4.22 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Einige **Einwender** fordern eine Sachlagen- und Risikenbeschreibung der Gas- und Ölleitungen, teils kritisieren sie die falsche Darstellung der Gas- und Ölleitungen in den Planunterlagen. Dadurch seien Explosionen mit verheerenden Folgen zu befürchten. Zuwegungen zur Ausbaustrecke stünden oberirdische Strom- und Telefonleitungen im Wege.

Eine Reihe von **TöB** kritisiert den geplanten Ausbau im Hinblick auf öffentliche Versorgungsanlagen.

Die **Vorhabenträgerin** bestätigt, dass die Ausbaustrecke im vorliegenden PFA eine Reihe von Versorgungsleitungen kreuze. Diese müssten an die künftigen Anlagen angepasst und gesichert oder verlegt werden. Durch diese Maßnahmen bestehe keine Gefahr wegen der Kollision baulicher Anlagen mit gefahrträchtigen Leitungen (wie z. B. Öl- und Gasleitungen). Sie nimmt die Hinweise der TöB zur Kenntnis und sagt zu, falsche/ungenaue Planunterlagen zu korrigieren und insbesondere auch bisher nicht dargestellte Leitungen in die Unterlagen aufzunehmen und zu berücksichtigen. Sofern Ver- und Entsorgungsleitungen durch den Gleisausbau betroffen seien – etwa solche, bei denen eine Verlegung notwendig sei – sagt die Vorhabenträgerin zu, alle baulichen Maßnahmen in Abstimmung mit den TöB unter Berücksichtigung der jeweils geltenden technischen Regelwerke zu treffen.

Entscheidung:

Es wird auf die jeweiligen Entscheidungen zu den Stellungnahmen der einzelnen Leitungsträger verwiesen. Durch Nebenbestimmungen unter A.4.11 wird sichergestellt, dass diese Leitungen im Zuge der Bauarbeiten nicht beschädigt, sondern sachkundig behandelt werden. Die Zusage der Vorhabenträgerin zur Abstimmung mit den TöB ist unter A.5.2 aufgenommen worden.

B.4.23 Straßen, Wege und Zufahrten

Die **Stadt Emmerich am Rhein** erhebt einzelne Forderungen zu den Straßen, Wegen und Zufahrten.

B.4.23.1 Berücksichtigung der Fahrbeziehungen und Wohnstrukturen

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert die Berücksichtigung der Fahrbeziehungen und Wohnstrukturen bei der Wahl der BÜ-Ersatzmaßnahmen.

Hierzu erwidert die **Vorhabenträgerin**, dass die Planung der Ersatzmaßnahmen in Zusammenarbeit zwischen ihr und der Stadt erfolgt sei. Die Belange der Stadt seien bei der Wahl der BÜ-Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Möglichen berücksichtigt worden. Die dörflichen Fahrbeziehungen und Wohnstrukturen seien berücksichtigt worden.

Es bedarf keiner weiteren Entscheidung.

B.4.23.2 Entfernung der BÜ erst nach Fertigstellung der Ersatzmaßnahmen

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert, die BÜ erst nach Fertigstellung der Ersatzmaßnahmen zu entfernen. Die **Vorhabenträgerin** sagt dies in der Erwiderung auf die Stellungnahme der Stadt zu, siehe Zusage unter A.5.2.

B.4.23.3 Aufbau der innerörtlichen Erschließungsstraßen

Die **Stadt Emmerich am Rhein** teilt mit, sie habe detaillierte Vorgaben zum Aufbau der innerörtlichen Erschließungsstraßen (Broichstraße und Praestsches Feld, Hueskampstraße/ Auweg) außerhalb der Troglagen und des neuen Bahnweges gemacht.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert dazu, der Straßenaufbau sei Inhalt der Entwurfsplanung und nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie hat eine Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger in einer späteren Planungsphase zugesagt.

Auch hier bedarf es keiner Entscheidung.

B.4.23.4 Einbau von Leitplanken

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert, zur Ausgestaltung der SÜ Bahnweg über die EÜ Praestsches Feld und der SÜ Bahnweg über die EÜ Broichstraße festzulegen, ob und in welchem Ausmaße Leitplanken einzubauen seien.

Die **Vorhabenträgerin** sagt zu, die Prüfung der Notwendigkeit und im Bedarfsfall die Ausgestaltung mit Leitplanken in den weiteren Planungsphasen abzustimmen und zu berücksichtigen.

Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.23.5 Beleuchtung der EÜ (F) sowie der EÜ

Hinsichtlich der EÜ(F) Sulenstraße, der EÜ Praestsches Feld und der EÜ Broichstraße fordert die **Stadt Emmerich am Rhein**, bei allen Ersatzbauwerken und deren Zufahrten und Zugängen mit Personen- bzw. Kraftverkehr eine Beleuchtung zu berücksichtigen. Soweit möglich seien sichtbehindernde Gebäudeecken im Trog zu vermeiden und abzurunden. Die Bauwerke seien grundsätzlich behindertengerecht auszubilden (z. B. Berücksichtigung der Rampenneigung, Ruhepodeste, Geländer, Handläufe usw.). Die Treppenanlagen seien seitlich mit Fahrradrinnen zu versehen. Der Geh- und Radweg sei in Betonsteinpflaster zu errichten. Die südliche Sulenstraße ende stumpf vor der Gleistrasse. Hier fehle ein Wendehammer.

Die **Vorhabenträgerin** geht davon aus, dass die Ersatzmaßnahmen mit einer Beleuchtung ausgestattet werden. Abstimmungen zum Erfordernis und zur Ausführung (Art und Umfang) der Beleuchtung würden mit dem Straßenbaulastträger in den weiteren Planungsphasen geführt. Alle Rampen seien barrierefrei und mit einer maximalen Neigung von 6 %, mit Ruhepodesten, Handläufen und Geländern geplant worden, sodass eine Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen möglich sei. Auf die Anlage von Fahrradrinnen im Bereich der Treppenanlagen werde verzichtet, da vorgesehen sei, die Fahrräder über die Rampenanlage zu führen. Welche Straßenmaterialien verwendet würden, sei Inhalt der Ausführungsplanung und werde mit dem Straßenbaulastträger zu einem späteren Zeitpunkt abgestimmt. Eine Wendemöglichkeit auf der Sulenstraße (südlich der Bahntrasse) werde im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt. Konstruktive Details wie Ausrundungen würden im Zuge der weiteren Planungsphasen berücksichtigt.

Den Forderungen der Stadt Emmerich am Rhein wird Rechnung getragen. Die Vorhabenträgerin wird die Beleuchtung der Ersatzbauwerke mit der Stadt abstimmen. Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.23.6 Verlauf des Durchlasses in km 53,507

Hinsichtlich der EÜ(F) Sulenstraße sowie der EÜ Praestsches Feld und der EÜ Broichstraße fordert die **Stadt Emmerich am Rhein,** den Durchlass (53,507 Gewässer W. 062.10) zur besseren Unterhaltung geradlinig unter der Straße und den Gleisen verlaufen zu lassen.

Die **Vorhabenträgerin** hält an der in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Lösung fest. Ein geradliniger Verlauf des Durchlasses unter der Straße in Weiterführung der Querung der Bahntrasse sei technisch zwar möglich. Im weiteren Verlauf könne der Anschluss an den bestehenden Graben mittels eines neuen Grabens erfolgen. Dies hätte aber eine Verlängerung des Durchlasses und einen erhöhten Anteil an Grunderwerb (Gemeinde Em-

merich, Gemarkung Praest, Flur 2, Flurstück 176) zur Folge. Im Rahmen eines Ortstermins mit dem Eigentümer des betroffenen Grundstücks habe sich herausgestellt, dass dieser nur der derzeit in den Genehmigungsunterlagen dargestellten Lösung zustimme und eine weitere Inanspruchnahme seines Grundstücks ablehne.

Entscheidung:

Die Forderung der Stadt, den Durchlass (km 53,507) zur besseren Unterhaltung geradlinig unter der Straße und den Gleisen verlaufen zu lassen, wird zurückgewiesen. Ein gradliniger Verlauf des Durchlasses würde zu einer größeren Inanspruchnahme eines privaten Grundstücks und mithin zu einem Eingriff in das grundgesetzlich geschützte Eigentum führen. Dieser Eingriff lässt sich nicht ohne das Vorliegen weiterer Umstände nur mit den Vorteilen bei der Unterhaltung des Durchlasses begründen. Weitere Umstände hat die Stadt Emmerich am Rhein jedoch nicht vorgetragen.

B.4.23.7 Ausbildung von Wendeanlagen

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert, Wendeanlagen an den Enden von Sackgassen grundsätzlich entsprechend der Information der Berufsgenossenschaft Transport Verkehrswirtschaft „Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwege für die Sammlung von Abfällen" (BGI 5104) auszubilden. Diese seien zwingend nach Skizzen zu errichten, die bei der Stadt erhältlich seien. Auch seien hiernach Wege ohne Begegnungsverkehr mit einer Breite von mindestens 3,50 m auszubilden, mit Begegnungsverkehr mindestens 4,75 m. Diese Vorgabe gelte nur für Wendeanlagen, die nicht als Zuwegungen für Rettungseinsätze dienten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert dazu, die Wendeanlagen würden nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – R 1, Ausgabe 2006 (RASt 06) – errichtet. Sie erlaubten somit die Befahrung eines zweiachsigen Müllfahrzeugs (Fahrzeuge bis 9,00 m Länge).

Entscheidung:

Der Forderung der Stadt wird insofern Rechnung getragen, als die Wendeanlagen die Befahrung eines zweiachsigen Müllfahrzeugs erlauben. Die weiteren Forderungen werden zurückgewiesen. Hierauf besteht kein Anspruch.

B.4.24 Beseitigung von Bahnübergängen

B.4.24.1 Allgemeine Einwendungen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben sich zahlreiche private **Einwender** und **Träger öffentlicher Belange (TöB)** kritisch zu den beabsichtigten BÜ-Beseitigungen und Ersatzmaßnahmen geäußert. Insbesondere werden die Anzahl der geplanten Ersatzmaßnahmen

und die Lage einzelner neuer Über- und Unterführungen bemängelt. In diesem Zusammenhang werden auch Bedenken und Befürchtungen hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsführung und der Zunahme des Verkehrsaufkommens, insbesondere durch Schwerlastverkehr nach Schließung der bestehenden BÜ, vorgetragen.

Einige **Einwender** sind der Auffassung**,** die Interessen der Radfahrer und der Fußgänger unter besonderem Augenmerk auf die Schulwegsicherheit seien in den vorliegenden Plänen nicht ausreichend berücksichtigt worden. Daher würden zusätzliche Querungen der Trasse gerade für diese Personengruppen gefordert. Die geplanten Rampen seien für die Radfahrer zu gefährlich und sie stellten ein erhöhtes Unfallrisiko dar. Es sei die Zerschneidung und Verödung ganzer Ortsteile entlang der Strecke zu befürchten, wenn traditionelle Wegeverbindungen gekappt würden. Das Brauchtum in den betroffenen Stadtteilen, insbesondere gewachsene Veranstaltungen wie Schützenfeste, Kinderschützenfeste und Martinsumzüge sei gefährdet.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** sieht sich durch die geänderte Straßenführung in ihrer Stadtentwicklung erheblich eingeschränkt. Die Ausweisung neuer Gewerbe- und Wohngebiete werde in Zukunft erschwert. Die neuen EÜ dürften nicht zu sogenannten „Angsträumen“ für die Bevölkerung werden. Daher sollten die Unterführungen gut ausgeleuchtet, ggf. überwacht und mit Meldeeinrichtungen ausgestattet werden. Die lichten Höhen der zukünftigen Straßenunterführungen (SU) seien teilweise zu niedrig bemessen. Die Durchfahrt von z. B. Fahrzeugen der Feuerwehr und Bussen des ÖPNV müsse sichergestellt werden.

Zahlreiche **Einwender** befürchten, dass sich die Fahrzeiten von Rettungs- und Löschfahrzeugen durch die geänderten Straßenverbindungen erheblich verlängerten und Anwohner an den hohen Erschließungskosten bei der Realisierung der Pläne beteiligt würden.

Die **Vorhabenträgerin** verweist bezüglich der einzelnen Ersatzmaßnahmen auf die erforderlichen Kreuzungsvereinbarungen mit den Straßenbaulastträgern und auf die nachrangige Ausführungsplanung. Eine Vielzahl der vorgetragenen Bedenken im Zusammenhang mit der Schließung der BÜ sei nicht Gegenstand der laufenden Planfeststellung. Dies betreffe insbesondere die Erhebung von Anliegerbeiträgen, auf die die Vorhabenträgerin keinen Einfluss habe. Die Rechtmäßigkeit der Erhebung könne in einem gesonderten Verwaltungsverfahren überprüft werden. Grundsätzlich hat die Vorhabenträgerin in der Synopse und beim Erörterungstermin aber eine enge Kooperation mit den betroffenen Straßenbaulastträgern und weiteren notwendigen Beteiligten zugesagt.

Entscheidung:

Die Beseitigung der bisherigen Bahnübergänge im Zuge des Baus eines dritten Gleises ist aufgrund geänderter Sicherheitsvorschriften und für die Sicherstellung der Leichtigkeit sowohl des Straßen-, als auch des Schienenverkehrs unerlässlich. Die vorliegende Planung sieht ausreichende Querungsmöglichkeiten vor, mit Ausnahme des nichtmotorisierten Verkehrs im Bereich des bisherigen Bahnübergangs Von-der-Recke-Straße. Daher wurde der VT mit der Nebenbestimmung unter A.4.2 aufgegeben, dort eine zusätzliche Personenunterführung zu bauen. Sämtliche Unterführungen werden so bemessen und ausgestattet, dass der vorgesehene Verkehr dort reibungslos erfolgen kann.

Einschränkungen bei der Stadtentwicklung kann die Planfeststellungsbehörde durch die Aufhebung der Bahnübergänge nicht erkennen.

Rettungsdienste werden auch weiterhin die Einsatzorte zeitnah erreichen können, zukünftig fallen Wartezeiten an Bahnübergängen aufgrund nicht zu stoppender Zugfahrten weg.

Die VT erhebt für ihre Baumaßnahmen keine Anwohnerbeiträge, dies geschieht ausschließlich durch die Stadt/Gemeinde.

B.4.24.2 BÜ Sulenstraße (Bahn-km 54,540)

Im Ausgangsverfahren hat die **Stadt Emmerich am Rhein** zunächst noch Einwände vorgetragen und ein eigenes Konzept vorlegt, das eine EÜ(F) vorsah. Nach Einreichung des 1. Deckblatts konnte ein Konsens dahingehend erzielt werden, dass eine geradlinige Rampenführung in die Planung aufgenommen werden soll. Im 2. Deckblatt wurde die im Verfahren von mehreren Seiten geforderte geradlinige Rampenführung der neuen EÜ(F) Sulenstraße in die Planung aufgenommen.

Stellungnahmen/Einwendungen zum 2. und 3. Deckblatt:

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände NRW** fordert eine Neigung der Rampen zum Bahnsteig von 4 % statt der geplanten 6 %.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die geforderte Änderung der Neigung nicht erforderlich sei, da das geltende Regelwerk beachtet worden sei und durch die geforderte Neigung eine Änderung der Gesamtkonstruktion erforderlich würde.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Rampenneigungen von 6 % entsprechen den anerkannten Regeln der Technik.

Ein **Einwender** befürchtet eine Beeinträchtigung seiner Zufahrtswege (Garagenzufahrt) durch die Begradigung der Rampenführung. Er bemängelt außerdem, dass eine ungehinderte Zufahrt während der Bauphase nicht möglich sei. Zusätzlich hegt er Bedenken hinsichtlich der Erreichbarkeit seines Grundstücks durch Rettungskräfte.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Erreichbarkeit des betroffenen Grundstücks während der Bauzeit über die Baustraße – auch für Rettungsfahrzeuge – gewährleistet werde. Eine Anpassung der Zufahrten werde, sofern erforderlich, gewährleistet.

Entscheidung:

Die Befürchtungen des Einwenders sind gegenstandslos. Die Erreichbarkeit des Grundstücks während der Bauzeit wird durch die Vorhabenträgerin sichergestellt.

Ein **Einwender** befürchtet als Eigentümer von Grundstücken Beeinträchtigungen seiner Vermietungs- und Verpachtungsmöglichkeiten sowie Zugangsbeschränkungen zu den genannten Grundstücken.

Die **Vorhabenträgerin** verweist darauf, dass Art.14 Abs. 1 GG hinsichtlich angeblicher zukünftiger, durch das Ausbauvorhaben bedingter Mietausfälle keine Chancen und Erwartungen schütze. Die Lage eines Grundstücks, wovon u. a. die Höhe eines zu erzielenden Mietpreises abhängig sei, könne einem Wandel unterliegen. Die die Wohnqualität ausmachenden Einflussfaktoren wirkten komplex aufeinander, sodass bei möglicher Beeinträchtigung eines Anteils noch nicht auf eine grundsätzliche Störung der Leistung und Gegenleistung geschlossen werden könne. Ausgenommen seien lediglich Extremfälle, die durch Bau und Betrieb des Vorhabens jedoch nicht verursacht würden.

Entscheidung:

Die Forderungen nach Ersatz eventueller Mietausfälle werden zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die zutreffenden Ausführungen der Vorhabenträgerin verwiesen.

B.4.24.3 BÜ Raffeisenstraße/Von-der-Recke-Straße (Bahn-km 54,700)

Im Ausgangsverfahren hat die **Stadt Emmerich am Rhein** ein eigenes Konzept vorgelegt, das anstelle des BÜ Raiffeisenstraße eine eingeschränkte Eisenbahnüberführung (EÜ) für PKW und Busse in der Verlängerung der Straße Praestsches Feld vorsah. Sie hat eine beidseitige Anbindung für Fußgänger und Radfahrer aus dem Unterführungsbauwerk und eine PKW-Verbindung zum P+R-Parkplatz sowie im weiteren Verlauf zur Johannesstraße gefordert. Die Forderung nach einer direkten Verbindung zur Johannesstraße ist auch von privaten Einwendern erhoben worden. Nach der Einreichung des 1. Deckblatts ist hinsichtlich der BÜ-Beseitigungs- und Ersatzmaßnahmen grundsätzlich ein Konsens erzielt worden.

Ergänzend und zur Gewährleistung maximaler Sicherheit der querenden Fußgänger hat die Stadt Emmerich am Rhein die Ausbildung einer Querungshilfe im Einmündungsbereich der Straße Praestsches Feld als Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) gem. § 26 StVO angeregt. Außerdem solle eine Lichtsignalanlage in Betracht gezogen werden. Die Vorhabenträgerin hat hierzu erwidert, dass eine Querungshilfe berücksichtigt worden sei, ein Zebrastreifen bzw. eine Lichtanlage jedoch nicht erforderlich seien.

Im Rahmen des 2. Deckblatts ist eine zusätzliche Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer in Form einer Mittelinsel an der L7 auf Höhe der Einmündung Praestsches Feld in die Planung aufgenommen worden.

2. Deckblatt:

Einwendungen mit direktem Bezug zur neu geplanten Querungshilfe werden im 2. Deckblatt nicht erhoben. Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert weiterhin die Einrichtung eines Zebrastreifens bzw. einer Lichtanlage. Mehrere **Einwender** und das **Landesbüro der Naturschutzverbände NRW** kritisieren vor allem die Wegeführung im Bereich der EÜ Praestsches Feld, die durch die vorgesehene zweimalige Querung der L 7 unfallträchtig und insbesondere für Kinder auf dem Weg zum Kindergarten gefährlich sei. Für eine sichere und schnellere Verkehrsführung zum Ortszentrum und zum Kindergarten fordern die Einwender eine Rampe für Fußgänger und Radfahrer südöstlich aus der EÜ heraus. Da sich nordwestlich der EÜ Freiflächen für künftige Wohnbebauung befänden, sei außerdem ein Treppenschacht nordöstlich der EÜ erforderlich.

Auch der **St. Johannes Schützenbruderschaft Praest e.V.** (Einw.-Nr. 329) wiederholt seine bereits im Ausgangsverfahren vorgebrachte Kritik an der Wegeführung und fordert eine direkte Verbindung vom Praestschen Feld zur Johannesstraße, um die Umzüge bei (Kinder-) Schützenfesten ohne zweimalige Querung der L 7 durchführen zu können. Die Vorhabenträgerin weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die EÜ Praestsches Feld in Art und Umfang entsprechend der gültigen Regelwerke geplant und mit der Stadt Emmerich abgestimmt sei.

Hinsichtlich der Querungshilfe merkt die **Vorhabenträgerin** an, dass die Gestaltung zwischen der Stadt und dem Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenbau NRW) außerhalb des Planfeststellungsverfahren abzustimmen sei. Die Vorhabenträgerin hält eine Optimierung der Querungshilfe durch einen Zebrastreifen oder eine Lichtsignalanlage für nicht erforderlich.

3. Deckblatt:

Im 3. Deckblatt kritisieren mehrere **Einwender**, dass bei der Eisenbahnüberführung nur ein einseitiger Fußweg von 3,00 m Breite vorgesehen sei. Sie kritisieren, dass der Radweg fehle. Dadurch müssten alle Radfahrer mit dem gesamten Straßenverkehr durch die Unterführung, was nicht hinnehmbar und zu gefährlich sei. Mehrere Einwender bemängeln eine Steigung von 8 %, diese entspreche nicht den Regelungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und stelle eine Gefahr für Kinder und Jugendliche dar.

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände** führt ebenfalls aus, dass eine solche Steigung im Gegensatz zu den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) stehe. Danach sollten Steigungen in Unterführungen 3-4 % und keinesfalls mehr als 6 % betragen, insbesondere im Hinblick auf die Benutzbarkeit durch mobilitätseingeschränkte Menschen. Zudem fordert das Landesbüro der Naturschutzverbände die Einrichtung eines P+R -Parkplatzes neben dem Straßentrog am Praestschen Feld.

Ferner kritisieren mehrere **Einwender** unter Bezugnahme auf die Planung der Vorhabenträgerin, dass eine kurzläufige Verbindung von der rechten bis zur linken Bahnseite nicht gegeben sei. Es bestehe u. a. keine Verbindung zum neuen Ortscenter Praest vom Bahnweg westlich von der Eisenbahnüberführung Praestsches Feld durch das Trogbauwerk. Eine solche kurzläufige Verbindung durch das Trogbauwerk sei allerdings durch den Wegfall der Unterführung Von-der-Recke-Straße unabdingbar geworden. Ferner würde das von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellten Informationsmaterial „Neue Wege“ nicht zu der Planung passen.

Des Weiteren verweisen einige **Einwender** darauf, dass nordwestlich der Eisenbahnüberführung Freiflächen für eine künftige Wohnbebauung lägen. Diese Entwicklungsmöglichkeit müsse schon jetzt, zumindest bei der fußläufigen Wegführung durch die Eisenbahnüberführung, berücksichtigt werden. Ferner sei die geplante Rad-/Wegführung bis zur L7 aus verkehrstechnischer Sicht abzulehnen. Wie im 2. Deckblatt wird gefordert, dass südöstlich der Eisenbahnüberführung eine Rampe eingeplant werde.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** kritisiert, dass statt eines Rad- und Gehwegs nur ein Gehweg geplant sei und fordert eine Alternative für beide Fortbewegungsmittel. Eine Verdrängung des Radverkehrs auf die Fußwege würde die Entwicklung dieser beiden nachhaltigsten Fortbewegungsmethoden massiv behindern. Nach der angedachten Lösung müssten Radfahrer entweder absteigen oder auf die Fahrbahn ausweichen, was zu schweren Unfällen führen könne. Aktuell müssten die Radfahrer die Unterführung nutzen, wobei zum einen unzumutbare Steigungen zu bewältigen seien und aufgrund der fehlenden Erweiterungsmög-

lichkeit der Bauwerke der Unterführung der Wegeplanung im Hinblick auf eine zukünftige Wohnbebauung und einem damit verbundenen erhöhten Radverkehrsaufkommen jegliche Flexibilität genommen werde.

Ein **Einwender** widerspricht der im 3. Deckblatt vorgenommenen Planungsänderung für die Ersatzmaßnahme BÜ Raiffeisenstraße bei km 54,700. Dem Einwender zufolge sei es nicht hinnehmbar, die neue Kfz-Kreuzung für den Querungsverkehr im Ortsteil Praest mit einem Schutzstreifen (statt eines gesonderten Radwegs) zu versehen, denn unter Einhaltung des gesetzlich vorgegebenen Seitenabstandes von 1,50 m durch KFZ könne davon ausgegangen werden, dass ein fließender Verkehr nicht möglich sei. Auch sei auf den erhöhten CO2-Ausstoß hinzuweisen. Im Rahmen des Synopsenlauf zum 3. Deckblatt erklärt der Einwender, dass die mehrmalige Aufzählung der seit der 2. und 3. Deckblattvorlage noch verbliebenen 4-BÜ-Ersatzmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin nicht erforderlich gewesen wäre. Der Einwender führt aus, dass es besser gewesen wäre, eine Begründung für den plötzlichen, unangekündigten Wegfall der Ersatzmaßnahme EÜ-F/R für den „BÜ Von-der-Recke-Straße“ zu liefern. Auch diese Ersatzmaßnahme sei zwischen der DB AG und der Stadt Emmerich am Rhein vereinbart worden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass alle sieben heute noch vorhandenen Bahnübergänge im PFA 3.3 im Rahmen der ABS 46/2 nach den gesetzlichen Vorgaben des EKrG zu beseitigen seien. Als Ersatzmaßnahmen für die Bahnübergänge seien die Eisenbahnüberführungen (EÜ) Broichstraße, EÜ Praestsches Feld und EÜ(F) Sulenstraße geplant sowie die bereits realisierte Straßenüberführung (SÜ) Baumannstraße. Die vorliegende Planung der Ersatzmaßnahme sei in Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten (Stadt Emmerich und DB InfraGO AG) erarbeitet worden, wobei die DB InfraGO AG für die Belange des Schienenweges und die Stadt Emmerich für die Belange der Straßenflächen zuständig gewesen sei.

Die Dimensionierung der Bauwerke sei den örtlichen Gegebenheiten und den zu erwartenden Verkehrsverhältnissen unter der Berücksichtigung der für EKrG-Maßnahmen geltenden Finanzierungsregularien angepasst. Im vorliegenden Deckblatt seien für die Nebenanlagen der Straßen Änderungen der Längsneigungen an der EÜ Praestsches Feld und Broichstraße vorgesehen worden, so dass eine barrierefreie Nutzung möglich werde. Durch eine entsprechende Beschilderungsvorgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde werde ebenfalls eine Nutzung des geplanten, von der Fahrbahn abgesetzten Gehweges durch Radfahrer möglich. Zudem handele es sich bei der EÜ Praestsches Feld und der EÜ Broichstraße in erster Linie um Fußgängerverkehrsanlagen. Auf dieser Grundlage sei nicht die ERA 2010 maßgeblich, sondern die Empfehlung für Fußgängeranlagen der EFA 2002.

Hinsichtlich des geforderten P+R-Parkplatzes erwidert die **Vorhabenträgerin**, dass sie weder die Aufgabe noch das Recht habe, Änderungen an Straßenverkehrsanlagen oder der Städteplanung vorzunehmen. Die Planungen zu P+R-Anlagen würden daher der Stadt Emmerich obliegen und seien nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die **Vorhabenträgerin** verweist zudem darauf, dass im vorliegenden Deckblattverfahren keine Änderungen an der Planung Bahnweg vorgenommen worden seien. Ein dahingehender Vortrag im Deckblattverfahren sei damit nicht zulässig. Vorsorglich nehme sie dennoch wie folgt Stellung: Es bestehe kein Anspruch darauf, dass das öffentliche Straßennetz im bisherigen Umfang aufrechterhalten werde. Auch der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem sei nicht geschützt. Nachteile einer Änderung der Verkehrslage seien zumindest dann entschädigungslos hinzunehmen, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besäßen. Ein Ersatzweg sei dabei nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig sei. Ausreichend sei eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Nach diesen Maßstäben sei auch die Frage der Zumutbarkeit von Umwegen zu beurteilen (BVerwG, Urteil vom 21.12.2005 – Az. 9 A 12.05).

Die **Vorhabenträgerin** ergänzt, es sei vorliegend nicht ersichtlich, dass die aufgrund der veränderten Verkehrsbeziehungen erforderlichen Umwege für die Anwohner unzumutbar wären. Als Ersatz für den Bahnübergang Von-der-Recke-Straße diene die Eisenbahnüberführung (EÜ) Praestsches Feld. Für die Querung der L7 sei im vorliegenden Planfeststellungsverfahren im Einmündungsbereich der EÜ Praestsches Feld auf der L7 eine Querungshilfe in Form eines Fahrbahnteilers berücksichtigt. Die Planung der Querungshilfe erfolgte in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, dem die Straßenbaulast der L7 obliegt. Forderungen einer darüber hinaus gehenden Erhöhung der Sicherheit an der L7 seien an den Landesbetrieb zu richten. Zudem biete die EÜ (F) Sulenstraße vom Bahnweg eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer, um das Ortscenter zu erreichen.

Ferner führt die **Vorhabenträgerin** aus, dass von der EÜ Praestsches Feld in der Tat kein Anschluss an den Bahnweg vorgesehen sei. Die Vorhabenträgerin entschuldige sich für das dahingehend nicht korrekte Informationsmaterial "Neue Wege" auf der Internetseite des Projektes, das kurzfristig überarbeitet werde. Die dargestellten Verbindungen würden zukünftig wie folgt verlaufen:

1. Katholischer Kindergarten Sankt Johannes

Von der Von-der-Recke-Straße werde der Grünen Straße bis zum Praestschen Feld gefolgt, dort verlaufe die Verbindung dann nach rechts auf das Praestsche Feld. Hinter der EÜ

Praestsches Feld sei der Weg in der Darstellung korrekt. Diese Wegeführung habe eine Länge von 1,4 km.

2. Sportschützengemeinschaft Emmerich Rees

Von der Reeser Straße bis zur EÜ Praestsches Feld sei der Weg in der Darstellung korrekt. Hinter der EÜ werde der Straße Praestsches Feld gefolgt, an der Grünen Straße verlaufe die Verbindung dann nach rechts bis zur Sulenstraße. Diese Wegeführung habe eine Länge von 1,8 km.

3. Landhaus zu den 3 Linden

Hier gälten die Ausführungen zum Katholischen Kindergarten Sankt Johannes entsprechend. Die Wegeführung habe eine Länge von 1,2 km.

Ein **Einwender** wendet ferner ein, dass die Anlage eines Sonderwegs möglich sei und kein Zwang bestehe, die Radfahrer in den Straßenquerschnitt zu drängen. Fahrbahnbreite und Verkehrsstruktur würden keinen Schutzstreifen für Radfahrer im vorliegenden Streckenabschnitt zulassen. Der Einwender habe eine Lösungsmöglichkeit für einen getrennten Zweirichtungs-Geh und Radweg mit Radwegbenutzungspflicht seiner Einwendung beigefügt. Werde dieser nicht berücksichtigt, um weiteren (Um-)Planungsaufwand zu vermeiden, stelle dies einen nicht hinnehmbaren Planungsmangel dar. Insoweit verweist der Einwender auch darauf, dass die Stadt Emmerich am Rhein das Straßenbauwerk mit Nebenanlagen nach einer Abnahme in ihre Unterhaltungslast zu übernehmen habe. Künftige Änderungen/Ergänzungen gingen dann allein zu Lasten der Stadt Emmerich. Außerdem weist der Einwender daraufhin, dass bei der weiteren Planung und Umsetzung des Vorhabens der Fokus auf die Verkehrsverhältnisse und verkehrstauglichen Lösungen zu richten sei.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass innerhalb der bisherigen Planungsphasen die Planung sowohl mit der Bezirksregierung Düsseldorf als auch mit der Stadt Emmerich am Rhein abgestimmt worden sei. Auf einen zusätzlichen Schutzstreifen für den Radverkehr könne aufgrund der äußerst geringen Verkehrsbelastung verzichtet werden, sodass die geplante Breite des Bauwerks beibehalten werden könne. Radfahrer könnten aufgrund des Verkehrsaufkommens hier ohne große Sicherheitsrisiken auf die Straße geleitet werden. Zudem bestehe die Möglichkeit, die Nebenanlagen als Fußweg mit dem Zusatz "Radfahrer frei", wie auch von der Stadt Emmerich am Rhein angedacht, zu beschildern. Daher enthalte die Planung des 3. Deckblatts keinen Schutzstreifen für den Radverkehr.

Ferner führt die **Vorhabenträgerin** aus, die Fahrbahn der Straßenanlage sei nach den gültigen Richtlinien geplant worden. Außerdem basiere die Planung auf einer Betrachtung der

aktuellen und der (prognostizierten) künftigen Verkehrsbelastung für den entsprechenden Bereich. Dies sei Grundlage für die Dimensionierung der Straße und deren Nebenanlagen.

Im Rahmen des Synopsenlaufs zum 3. Deckblatt appelliert ein **Einwender** an die Vorhabenträgerin, unter Verweis auf deren Gegenäußerung, dass die Stadt Emmerich für die Belange der Straßenflächen zuständig sei, die Forderungen der Kommune ernst zu nehmen. Weiter führt der Einwender aus, dass die Straßenflächen die Straße einschließlich ihrer Nebenanlagen enthielten (z. B. Gehwege und Rampen). Für den mobilitätseingeschränkten Personenkreis seien ein Radweg und barrierefreie Rampen erforderlich. Diese Bereiche seien in den Breitenabmessungen für den Zweirichtungsverkehr zu planen. Auch sei es mit einer Beschilderung der Nebenanlage nicht getan.

Der **Einwender** fordert die Durchführung eines Audit-Verfahrens, auch für die vorliegend geplante Anbindung der Geh-/Radweg/Behinderten-Rampe an der neuen L7 und die geplante zweimalige Querung der L7. Eine nur einseitige Nebenanlage in einem EÜ-Bauwerk erzwinge dem Einwender zufolge einen Zweirichtungsverkehr, es sei denn die Vorhabenträgerin wolle einen „Kreisverkehr“ für Radfahrer über „Praestsches Feld – L7 – EÜ-F Sulenstraße – Bahnweg“ einrichten. Aber auch diese Möglichkeit würde fehlgehen, da auch die Sulenstraße aufgrund der fehlenden Entwicklungslängen vorrangig mit barrierefreien 6% - Rampen geplant sei und damit nicht als Radweg ausgelegt werden könne. Eine nachhaltige Lösung wäre aber nur möglich mit einer einheitlichen Rampenneigung von 4% bei 4,00 m Weite für alle Nutzer. Ferner hält der Einwender der Gegenäußerung der Vorhabenträgerin entgegen, dass ein selbstständiger Zweirichtungsradweg in den Nebenanlagen umsetzbar sei. Der Einwender weist die Äußerung zurück, dass aufgrund der geringen Verkehrsbelastung auf einen Schutzstreifen verzichtet werden könne. Der Einwender habe Lösungsmöglichkeiten dargestellt.

Außerdem moniert der **Einwender**, dass fünf BÜ ersatzlos aufgehoben würden. Ferner seien die ERA-Vorgaben von der Vorhabenträgerin planerisch nicht berücksichtigt worden. Insgesamt komme es zu nachteiligen Folgen für den Ortsteil Praest: So müsse der gesamte innerörtliche Querungsverkehr mit der Bahntrasse im Ortsteil Praest durch die neu geplante EÜ Praestsches Feld. Außerdem weise er daraufhin, dass diese Querungsmöglichkeit vor der Offenlegung des 3. Deckblatts auch für Radfahrer auf einem Zweirichtungs-Radweg vorgesehen gewesen sei.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass alle sieben heute noch vorhanden Bahnübergänge nach den gesetzlichen Vorgaben (EKrG) zu beseitigen seien und verweist auf die geplanten Ersatzmaßnahmen für Kraftfahrzeugfahrer. Die Straßenverbindung vom Bahnübergang Grüne Straße zur EÜ Broichstraße werde ausgebaut und der Bahnübergang Sulenstraße durch

eine EÜ für Fußgänger- und Radverkehr ersetzt. Es bestehe kein Anspruch darauf, das öffentliche Straßennetz im bisherigen Umfang aufrechtzuerhalten. Auch der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem sei nicht geschützt. Die aufzuhebenden Bahnübergänge würden auf Grundlage des EKrG in Abstimmung zwischen dem Baulastträger für die Schiene (DB InfraGO AG) und dem Straßenbaulastträger (Stadt Emmerich) geplant und umgesetzt. Im Bereich der Eisenbahnüberführung Praestsches Feld handele es sich in erster Linie um eine Fußgängerverkehrsanlage. Auf dieser Grundlage sei nicht die ERA 2010 maßgebend, sondern die Empfehlung für Fußgängeranlagen der EFA 2002. Für den innerörtlichen Querungsverkehr im Ortsteil Praest bestehe mit der EÜ(F) Sulenstraße eine weitere Querungsmöglichkeit der Eisenbahntrasse. Des Weiteren sei in den ursprünglichen Antragsunterlagen kein separater Zweirichtungs-Radweg vorgesehen gewesen.

Im Synopsenlauf zum 3. Deckblatt verweist der **Einwender** weiter darauf, dass durch das Entfallen der Bahnübergänge der „Bahnweg“ nicht mehr als Weg einzustufen sei, sondern als Straße eine Umleitungsfunktion übernehmen werde und insoweit als innerörtliche Verbindungsstraße fungieren werde. Die in den jetzigen Planungen enthaltenen Wege-Abmessungen würden daher nicht ausreichen. Der Einwender sehe darin eine Ersatzmaßnahme nach dem EKrG für die ersatzlose Aufhebung mehrerer BÜ im Ortsteil Praest. Dieses EÜ-Bauwerk sei nicht „als Behelf“, sondern mit einer nachhaltigen Verkehrsplanung auch der Nebenanlagen nach heutigem Stand mit einem „Zweirichtungs-Geh- und -Radweg“ mit Benutzungspflicht zu planen, um den Kfz-Verkehrsfluss auf der Straßenfahrbahn gewährleisten zu können. Der Einwender verweist auch auf die Neigungen, der von ihm geplanten Lösungsmöglichkeiten, die eine bloße Beschilderung nicht ausreichen lassen würde. Ferner entgegnet der Einwender im Synopsenlauf zum 3. Deckblatt auf die Äußerungen der Vorhabenträgerin, dass es zwar keinen Anspruch auf Erhalt des Straßennetzes im Ist-Zustand gebe, die vorhandene Erreichbarkeit der Bebauung aber durch entsprechende Anpassung/Änderung/Ergänzung gewährleistet werden könne. Dem Einwender zufolge handele es sich bei dem EÜ Praestsches Feld in erster Linie um eine Querungsmöglichkeit für Radfahrer und nicht um eine Fußgängerverkehrsanlage. Bezüglich der EÜ-Sulenstraße bemängelt der Einwender im Synopsenlauf weiterhin, dass kein Zweirichtungsradweg vorgesehen sei.

Entscheidung:

Die Einwendungen gegen die Errichtung der EÜ Praestsches Feld werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die geplante EÜ eine angemessene neue Querungsmöglichkeit als Ersatz für den aufzulassenden Bahnübergang Raiffeisenstraße darstellt. Die neue EÜ Praestsches Feld ist nur 181 m Bahnstrecke von dem aufzulassenden BÜ Raiffeisenstraße entfernt und daher zeitnah über Straßen zu erreichen.

Die Einwendungen bezüglich der Auflassung des BÜ Von-der-Recke-Straße sieht die Planfeststellungsbehörde dagegen als substantiiert hat. Für die in diesem Bereich bisher querenden Fußgänger ist der Verweis auf die neue EÜ Praestsches Feld unzumutbar, da der Weg dorthin an einer stark befahrenen Landesstraße entlangführt, was insbesondere für Kinder und Jugendliche eine erhebliche Gefährdung darstellt. Aus diesem Grund hat die Planfeststellungsbehörde unter A.4.2 den Bau einer EÜ für Fußgänger im Bereich des bisherigen BÜ Von-der-Recke-Straße angeordnet. Diese neue EÜ ist unter B.1.1.6.3 begründet und beschrieben worden.

Die Forderung der Einwender und der Stadt Emmerich am Rhein, statt des einen geplanten Gehweges einen Zweirichtungs-Geh- und Radweg zu errichten, wird ebenfalls zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat zu Recht darauf hingewiesen, dass kein Anspruch darauf besteht, das öffentliche Straßennetz im bisherigen Umfang aufrechtzuerhalten. Auch der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem ist rechtlich nicht geschützt (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.01.2004, Az. 9 A 27/03).

B.4.24.4 BÜ Grüne Straße (Bahn-km 56,170) sowie BÜ Broichstraße (Bahn-km 56,740)

1. Ersatzmaßnahme für die Auflassung der beiden BÜ

Die **Stadt Emmerich am Rhein** hat im Ausgangsverfahren Einwände vorgetragen und ein eigenes Konzept vorgelegt. Dieses hat anstelle der beiden BÜ Grüne Straße und Broichstraße eine gemeinsame EÜ an der Broichstraße mit direktem Anschluss an die B 8 vorgesehen. Nach der Einreichung des Deckblatts 1 ist hinsichtlich der BÜ-Beseitigungs- und Ersatzmaßnahmen grundsätzlich Konsens erzielt worden. Hinsichtlich des BÜ Broichstraße trägt die Stadt vor, ihr sei bereits ein Vorabzug der Entwurfsplanung zur Stellungnahme zugesandt worden, in dem z. B. bereits die Querungshilfe L 7 und der Anschluss des Radweges der Broichstraße (neu) an den der Hueskampstraße berücksichtigt worden sei. Sie habe mit Schreiben vom 03.08.2016 geantwortet. Die Umsetzung der Ersatzmaßnahme mit den in der Stellungnahme der Stadt aufgezeigten Maßnahmen sei mittels eines Planänderungsverfahrens zu beantragen.

Ergänzend und zur Gewährleistung einer maximalen Sicherheit der querenden Fußgänger rege sie eine Ausbildung der Querungshilfe im Einmündungsbereich der Broichstraße als Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) gemäß § 26 StVO an. Auch solle eine Lichtsignalanlage für Fußgänger in Betracht gezogen werden.

Die **Vorhabenträgerin** stimmt der vorgeschlagenen Verfahrensweise zu, hält aber eine ergänzende Optimierung der Sicherheit für querende Fußgänger mittels eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) gem. § 26 StVO im Einmündungsbereich der Broichstraße nicht für

erforderlich, da hier keine Geh- und Radweganbindung bestehe. Danach werde die Vorhabenträgerin ein weiteres Deckblatt einreichen, dass ggf. Gegenstand eines ergänzenden Berichts sein werde.

Entscheidung:

Hinsichtlich der Umsetzung der Ersatzmaßnahme für die Auflassung des BÜ Broichstraße und des BÜ Grüne Straße besteht Konsens. Hier bedarf es keiner Entscheidung.

Die Forderung der Stadt Emmerich am Rhein, im Einmündungsbereich der Broichstraße eine Querungshilfe als Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) einzurichten, wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat einleuchtend ausgeführt, dass dort keine Geh- und Radweganbindung besteht.

2. Umverlegung des Gewässers W 3

Als Untere Wasserbehörde (UWB) sieht der **Kreis Kleve** hinsichtlich der BÜ-Ersatzmaßnahme Klärungsbedarf. Das in der wasserrechtlichen Vorabstimmung mit der Vorhabenträgerin noch vorgesehene Regenrückhaltebecken sei entfallen. Eine Begründung (rechnerischer Nachweis der ausreichenden hydraulischen Leistungsfähigkeit des Gewässers „W 3“) sei den Planfeststellungsunterlagen jedoch nicht zu entnehmen. Die UWB weise darauf hin, dass die Ortschaften Praest und Dornick größtenteils über diesen Graben entwässerten. Insbesondere der zusätzliche Qualmwasseranfall bei Rheinhochwasser könne zu Rückstauungen und Überschwemmungen führen. Die sich durch die Neuplanung ergebende hydraulische Situation sei daher kurzfristig mit dem für die Vorflut verantwortlichen Deichverband Bislich-Landesgrenze abzustimmen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Umverlegung des Gewässers W 3 aufgrund der Planung der BÜ-Ersatzmaßnahme in km 56,648 (EÜ Broichstraße mit Trog) erforderlich sei, da das Gewässersystem durch den Trog unterbrochen werde. Es sei daher geplant, das Gewässer bahnlinks entlang der Trogwand Richtung B 8 zu führen und dort mit einem Durchlass DN 1000 die Straßenseite zu wechseln. Im weiteren Verlauf werde dann das bestehende Grabensystem umfunktioniert und das Gewässer zurück an die Bahnlinie geführt. In der ursprünglichen Planung sei ein Retentionsraum enthalten und auch eine Drossel vor der Einleitung geplant gewesen. Im Zuge der Abstimmungen mit dem Deichverband sei es zu einer Umplanung und dem Wegfall sowohl dieses Drosselorgans als auch des Retentionsraums gekommen. Vermutlich aufgrund eines Kommunikationsproblems sei anstatt nur der Drossel auch der Retentionsraum entfallen. Es sei möglich, die Planung wie folgt zu ändern: Die bahnlinks liegende Fläche, die während der Bauzeit als BE-Fläche genutzt werde, könne als Retentionsraum genutzt werden. Der derzeit geplante Graben könne dahin geöff-

net werden. Dies sei mit dem Eigentümer der Weide (Flur 4, Flurstück 167) abzustimmen. Der geplante Durchlass DN 1000 (unter der Broichstraße) bleibe dabei erhalten. Die Größe des Durchlasses sei mit dem Deichverband abzustimmen, da die Wassermenge der zulaufenden Gewässer der Vorhabenträgerin nicht bekannt sei.

Die **Anhörungsbehörde** merkt an, die Vorhabenträgerin habe bzgl. der Forderung eines Einwenders, die Maßnahme A 11 auf das Grundstück Flur 4, Flurstück 167 zu verlegen, mit E-Mail vom 18.05.2018 mitgeteilt, dass diesem Vorschlag nicht gefolgt worden sei, da die Maßnahme dort die angestrebten Funktionen (Biotopverbund, landschaftliche Einbindung) nicht erfüllen könne.

Die **Vorhabenträgerin** hat im Rahmen der Erarbeitung der Planunterlagen des 1. Deckblattverfahrens eine Ergänzung des geotechnischen Streckengutachtens vom 31.03.2015 in die Planunterlagen eingearbeitet. Hieraus wurde abgeleitet, dass eine Versickerung nur mit einem erheblichen Aufwand möglich sei. Daher wurde anstatt einer Versickerung in den entsprechenden Bereichen der Planung ein Ableiten des anfallenden Wassers integriert. Die entsprechenden Angaben sind in Anlage 11.1 – Hydraulische Berechnungen – zu finden. Hiernach erfolge die Entwässerung des dritten Gleises und des zu ihm hin geneigten Planums des mittleren Gleises der bestehenden Strecke größtenteils über eine Tiefenentwässerung mittels Teilsicker- bzw. Mehrzweckrohren. Gemäß der Ergänzung des Streckengutachtens vom 31.03.2015 inklusive Einarbeitung der Ergebnisse der Versickerungsversuche sei eine Versickerung im vorliegenden PFA 3.3 nur mit erheblichem Aufwand möglich. In diesem Bereich werde daher anstatt einer Versickerung das Ableiten des anfallenden Wassers umgesetzt, da dies wirtschaftlicher umzusetzen sei. Hiermit seien die Bedenken des Deichverbandes bezüglich einer Versickerung ausgeräumt worden. In diesem Zusammenhang sei eine Retentionsfläche auf der bahnlinken Seite im Bereich der Eisenbahnüberführung Broichstraße eingeplant worden. Diese sei aus dem Lageplan Plan-Nr. 4.33.VA.LP.005.3K ersichtlich.

Entscheidung:

Die Forderung des Kreises Kleve nach Abstimmungen mit dem Deichverband Bislich-Landesgrenze ist erfüllt. Die Vorhabenträgerin hat sich bezüglich der Entwässerung der geplanten EÜ Broichstraße mit dem Deichverband Bislich-Landesgrenze abgestimmt. Der Deichverband hat keine Bedenken bezüglich der vorgesehenen Behandlung des anfallenden Wassers. Dies ist der Anlage 19 der Planunterlagen zu entnehmen, einer Stellungnahme des Deichverbandes. Es bedarf keiner Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss.

3. Privateinwendung zur EÜ Broichstraße

Ein **Einwender** wendet ein, dass die Neigungsverhältnisse der Straßenfahrbahn an der geplanten EÜ Broichstraße im Vergleich zur EÜ Praestsches Feld geringer seien. Auch hier sei ein von der Straßenfahrbahn getrennt geführter Fuß-/Radweg zu fordern.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Dimensionierung der EÜ Broichstraße sei den örtlichen Gegebenheiten und den erwarteten Verkehrsverhältnissen angepasst. Im Deckblatt seien für die Nebenanlagen der Straße Änderungen der Längsneigungen vorgesehen, so dass eine barrierefreie Nutzung möglich werde. Durch eine entsprechende Beschilderungsvorgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde werde ebenfalls eine Nutzung des geplanten, von der Fahrbahn abgesetzten Gehweges durch Radfahrer möglich.

Entscheidung:

Die Einwendung hinsichtlich der Längsneigung der Straßenfahrbahn an der geplanten EÜ Broichstraße ist durch die Deckblattplanung gegenstandslos geworden. Die Vorhabenträgerin hat für die Nebenanlagen der Straße Änderungen der Längsneigungen vorgesehen, so dass eine barrierefreie Nutzung möglich sein wird.

Die Forderung nach einem getrennt geführten Fuß-/Radweg wird ebenfalls erfüllt. Die Vorhabenträgerin hat die Planung der Ersatzmaßnahme für den Bahnübergang Broichstraße hinsichtlich der Straßenanlage mit der Stadt Emmerich am Rhein abgestimmt.

B.4.25 Kampfmittel

Kampfmittel im Baubereich können nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Durch die Nebenbestimmung unter Punkt A.4.13 wird ein regelkonformer Umgang sichergestellt.

B.4.26 Träger öffentlicher Belange, Leitungsträger

B.4.26.1 Stadt Emmerich am Rhein (T 08)

Die Stadt Emmerich am Rhein hat zu dem Vorhaben im PFA 3.3 umfangreiche Stellungnahmen abgegeben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird bzgl. der im Beschluss bereits abgewogenen Themen wie Variantenentscheidung, BüG, Verkehrsprognose, Blockverdichtung, Immissionsschutz usw. auf die Ausführungen unter B.4 verwiesen.

B.4.26.1.1 Bauausführungsplanung

Die **Stadt Emmerich am Rhein** teilt mit, sie habe sich, trotz der auch in Teilen schwer zu akzeptierenden Konsequenzen, zuletzt für einen Ausbau der Bestandsstrecke ausgesprochen und gegen eine Neubautrasse entlang der Autobahn. Die im vorliegenden Planverfah-

ren vorgesehenen Maßnahmen stellten jedoch keine zufriedenstellende, zukunftsorientierte Planung dar. Erforderlich seien eine detailliertere Betrachtung der städtebaulichen Situation und die Erarbeitung von Lösungsansätzen, die besonders zur Verringerung der Zerschneidungseffekte und sonstiger städtebaulich missliebiger Auswirkungen führten. Des Weiteren fordert die Stadt Emmerich am Rhein die Betrachtung des Schutzgutes Mensch mit gleicher Intensität und Würdigung wie der Eingriff in Natur und Landschaft.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Planfeststellungsunterlagen seien vollständig und schlüssig. Eine intensive Auseinandersetzung mit den „ortsspezifischen Auswirkungen“ sei im Zeitpunkt der Genehmigungsplanung weder erforderlich noch zielführend. Um eine ortsbildangepasste Umsetzung des dreigleisigen Ausbaus zu realisieren, werde sich die Vorhabenträgerin z. B. bezüglich der Gestaltung der Schallschutzwände mit der Kommune in der Ausführungsplanung abstimmen. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ und „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ mit ihren verschiedenen Aspekten würden für beide Schutzgüter in der Umweltverträglichkeitsstudie gleichrangig betrachtet. Der Eindruck einer unterschiedlichen Bearbeitungsintensität entstehe möglicherweise zum einen dadurch, dass das Thema beim Schutzgut Tiere durch die erforderliche Differenzierung nach den einzelnen Tierartengruppen umfangreichere Darstellungen benötige. Des Weiteren seien Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und Lebensräume auch im Rahmen der in der Umweltplanung eigenständig zu bearbeitenden Rechtsbereiche „Eingriffsregelung“, „Artenschutz“ und „Gebietsschutz“ zu prüfen und schon deshalb detaillierter zu betrachten. Dabei dienten die Inhalte der Anlagen 12.1 und 12.2 auch als Grundlage für die weiteren Ausführungen zu diesen Rechtsbereichen. Für das Schutzgut Menschen träten an diese Stelle die Anlagen 13 (Schalltechnische Untersuchung) und 14 (Erschütterungstechnische Untersuchung), die nicht weniger umfangreich seien.

Entscheidung:

Die Forderung nach einer detaillierteren Betrachtung der städtebaulichen Situation im Planfeststellungsverfahren wird zurückgewiesen. Auf die Auslegung der technischen Ausführungsplanung bereits im Planfeststellungsverfahren besteht kein Anspruch (vgl. BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – Az.: 9 A 8/10). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das Schutzgut „Mensch“ in den Planunterlagen mit vergleichbarer Intensität betrachtet worden wie etwa die Schutzgüter „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“, „Landschaft und Landschaftsbild“ oder „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“. Eine Ungleichbehandlung ist nicht zu erkennen.

B.4.26.1.2 Bauablaufplanung

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert, erst die Ersatzmaßnahmen für die Bahnübergänge fertigzustellen, dann den aktiven Lärmschutz zu realisieren und dann erst die Strecke auszubauen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die genaue Abfolge der (Einzel-)Baumaßnahmen stehe noch nicht fest. Die genaue Abfolge werde erst in den weiteren Planungsphasen im Detail untersucht und festgelegt. Es könnten technische Zwänge im Bauablauf geben, die eine Errichtung von Schallschutzmaßnahmen vor den anderen Baumaßnahmen unmöglich machten. Beispielsweise müsse die Andienung der Gleise mit Baustoffen von parallel verlaufenden Baustraßen während der Bauzeit durchgängig gewährleistet sein. Es sei vorgesehen, zunächst die Bahnübergangsersatzmaßnahmen zu realisieren. Die Bahnübergänge würden erst nach der Fertigstellung der BÜ-Ersatzmaßnahmen geschlossen.

Entscheidung:

Die Forderung der Stadt Emmerich am Rhein wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin kann nicht verpflichtet werden, der Planfeststellungsbehörde bereits mit den Planunterlagen einen konkreten Bauablaufplan vorzulegen. Ein Bauablaufplan setzt eine detaillierte Bauausführungsplanung voraus, welche die Vorhabenträgerin ohne gesicherte Rechtsposition, die sie erst mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erlangen kann, nicht erstellen muss (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.10.2020, Az. 7 A 9/19, Rn. 97). Zudem können etwa Lärmschutzwände nicht immer vor dem Streckenausbau realisiert werden, da diese sonst den Streckenausbauarbeiten im Wege sein können.

B.4.26.1.3 Verlegung des Haltepunktes Praest

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert die Verlegung des Haltepunktes (Hp) Praest und die Erstellung von Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, es liege keine Bestellung für die Verschiebung des Haltepunktes an die von der Stadt Emmerich gewünschte Stelle vor. Eine Verschiebung des Haltepunkts sei technisch machbar, allerdings sei die Kostentragung nicht geregelt. Somit scheide diese Variante aus wirtschaftlichen Gründen aus. Die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes und damit auch die Planung von Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen obliege der Stadt Emmerich und sei nicht Aufgabe der DB AG.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Es besteht keine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, Haltestellen zu verlegen. Dasselbe gilt für die Errichtung von Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen.

B.4.26.1.4 Beweissicherung

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert eine Beweissicherung an städtischen Liegenschaften sowie an Denkmälern vor Beginn der Baumaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme werde 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 ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt. Nach Abschluss der Baumaßnahme werde der Zustand erneut dokumentiert. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d. h. Schäden, würden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben. Der Urzustand werde wiederhergestellt. Die Kosten gingen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

Entscheidung:

Der Forderung der Stadt Emmerich am Rhein wird Rechnung getragen. Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.26.1.5 Immissionsschutz

Zur Forderung der **Stadt Emmerich am Rhein** nach einem ausreichenden, städtebaulich angepassten aktiven Schall- und Erschütterungsschutz wird auf die Planung der Vorhabenträgerin und die dazu getroffenen Regelungen unter A.4.6 verwiesen.

B.4.26.1.6 Finanzierung

Die Forderung der **Stadt Emmerich am Rhein** nach einer Regelung der Finanzierung der Ersatzbauwerke im Planfeststellungsbeschluss wird zurückgewiesen. Kostenregelungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

B.4.26.1.7 Maximale Zugbewegungen

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert eine Festschreibung der maximalen Zugbewegungen auf der Strecke in Anbetracht der unterschiedlichen Zugzahlen von niederländischer und deutscher Seite sowie eine Festschreibung der maximalen Zuglängen auf 700 m.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Hafenbetriebe Rotterdam hätten Verkehrserwartungen (alle Relationen, alle Verkehrsträger) für den Hafen Rotterdam entwickelt. Diese enthielten aber keine Aussagen zu den Zugzahlen, die über die Grenze bei Emmerich verkehrten. Deshalb hätten die Netzbetreiber beider Länder Zugzahlen für den Grenzbereich gemeinsam entwickelt, die aber mit den Verkehrserwartungen des Hafens Rotterdam kompatibel seien. Zuglängen von mehr als 750 Metern seien nicht Gegenstand des Verfahrens.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Auf eine Festlegung von Zugzahlen oder Zuglängen besteht kein Anspruch.

B.4.26.1.8 Effizienzkontrolle

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert eine Nachweisführung zur Effizienz des erstellten Lärmschutzes (Vorlage der Prüfungsprotokolle des besonders überwachten Gleises (BüG) bei der Kommune, Abstimmung der Nachbearbeitung der Gleisanlagen, etc.).

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die akustische Wirksamkeit des BÜG werde gemäß den Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes regelmäßig überprüft und bei Abweichungen wiederhergestellt. Die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen würden entsprechend dem Stand der Technik in Einklang mit den einschlägigen Zulassungsrichtlinien hergestellt und abgenommen. Damit sei ihre Wirksamkeit sichergestellt. Die Kontrolle der regelmäßigen Maßnahmen erfolge durch das Eisenbahn-Bundesamt. Eine Vorlage der BÜG-Prüfungsprotokolle bei der Kommune und eine Abstimmung der Nachbearbeitung der Gleisanlagen sei nicht vorgesehen. Dennoch erkläre sich die Vorhabenträgerin bereit, der Stadt Emmerich die Prüfungsprotokolle zur Verfügung zu stellen.

Entscheidung:

Die Forderung, die Vorhabenträgerin zur Nachweisführung der Effizienz des erstellten Lärmschutzes zu verpflichten, wird zurückgewiesen. Hierauf besteht kein Anspruch. Gegen eine freiwillige Vorlage der Prüfungsprotokolle bestehen keine Bedenken.

B.4.26.1.9 Informationsbüro während der Bauzeit

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert die Einrichtung eines Informationsbüros während der Bauzeit. Das Informationsbüro solle als Anlaufadresse für bürgernahe Baustellenabwicklung dienen mit fachkundigem Personal zur Einsichtnahme in den Bauablauf, Erläuterung der Bauabschnitte und Maßnahmen, Beschwerdeadresse bei Lärm, Umleitungen, usw.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, es stehe im Einzelnen noch nicht fest, in welcher Form ein Baubüro während der Bauzeit ggfs. zur Verfügung gestellt werde. Sie stehe jedoch interessierten Bürgern und der Stadt Emmerich bei Fragen zum Bauablauf etc. jederzeit zur Verfügung.

Entscheidung:

Die Forderung nach Einrichtung eines Informationsbüros wird zurückgewiesen. Hierauf besteht kein Anspruch.

B.4.26.1.10 Stellungnahme zum Erläuterungsbericht

Die **Stadt Emmerich am Rhein** ist der Auffassung, die Darstellungen im allgemeinen Teil des Erläuterungsberichtes müssten in Teilen korrigiert bzw. ergänzt werden.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Erläuterungsbericht hat im Wesentlichen die Funktion, die tatsächlich geplanten Ausbaumaßnahmen zu beschreiben. Weitere Informationen im Erläuterungsbericht, z. B. ob die Strecke derzeit überwiegend dem Personen- oder dem Güterverkehr dient, sind für die planfeststellungsrechtliche Beurteilung des Ausbauvorhabens ABS 46/2 nicht relevant, auch nicht im Hinblick auf die Planrechtfertigung für diesen Streckenausbau, da letztere gesetzlich festgelegt ist (s. o. B.4.1).

B.4.26.1.11 Eigentum an Rettungszuwegungen

Die **Stadt Emmerich am Rhein** ist der Auffassung, dass die Zuwegungen für Rettungseinsätze in das Eigentum der DB InfraGO AG überzugehen hätten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass Zuwegungen entsprechend der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ vom 07.12.2012 nicht grundsätzlich in das Eigentum der Vorhabenträgerin übergehen müssten. Die Vorhabenträgerin habe lediglich in geeigneter Weise (z. B. durch eine Grunddienstbarkeit) sicherzustellen, dass die Zuwegung im Ereignisfall für die Zwecke der Fremdrettungskräfte zur Verfügung stehe. Soweit Zuwegungen bereits im öffentlichen Eigentum stünden, werde davon ausgegangen, dass diese im Ereignisfall grundsätzlich für die Zwecke der Fremdrettungskräfte verfügbar seien. Vorhandene öffentliche Straßen, die den Anforderungen an Zuwegungen gerecht würden, sollten, wenn ihre Benutzung im Ereignisfalle möglich sei, bei der Nutzung vorrangig berücksichtigt werden.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Funktion der Flächen als Rettungszuwegung kann durch eine entsprechende Grunddienstbarkeit gesichert werden. Ein Eigentumserwerb, welcher erheblich höhere Kosten verursachen würde, ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin darf bei der Realisierung des dreigleisigen Ausbaus auch Kostenaspekte berücksichtigen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 18.07.2000, Az.11 VR 2.00).

B.4.26.1.12 Wendehammer an der Offenbergallee

Die **Stadt Emmerich am Rhein** teilt mit, der neu zu errichtende Wendehammer an der Offenbergallee befinde sich, genau wie die Zuwegung von der B 8 aus, nicht im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein, sondern sei Privatbesitz. Die Offenbergallee sei ein zu schützen-

der Landschaftsbestandteil und Teil des landesweiten Alleenkatasters. Die Zuwegung habe daher nicht entlang der Allee, sondern parallel auf der benachbarten, landwirtschaftlich genutzten Parzelle in einem entsprechenden Sicherheitsabstand zur Allee zu verlaufen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, auf Anregung der Umweltplanung sei bereits der Wendehammer von der Allee auf die angrenzende Ackerfläche verlegt worden. Zur Sicherung des Bestandes der Allee sei eine Schutzmaßnahme (Maßnahme S 3) im landschaftspflegerischen Begleitplan ausgewiesen worden. Die bahnrechts verlaufende Baustraße 811 sei für die Erstellung des Durchlasses (Bauwerks-Nr.103) in km 54,243 zwingend erforderlich. Da sie lediglich als Zufahrt zur Erstellung des Durchlasses benötigt werde, werde die Belastung durch den Baustellenverkehr verhältnismäßig gering sein. Eine Baustellenzufahrt zum genannten Durchlass in km 54,243 auf der bahnlinken Seite sei ebenfalls erforderlich. Eine Verlegung der Baustraße auf das angrenzende Feld (mit parallelem Verlauf zur Allee) sei möglich, erzeuge jedoch zusätzliche Kosten für den vorübergehenden Grunderwerb und den aufwendigeren Aufbau der Baustraße. Die Forderung werde daher abgelehnt.

Entscheidung:

Der Forderung nach einer Verlegung der geplanten Baustraße wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass der Schutz der Allee durch die Schutzmaßnahme S 3 sichergestellt ist und eine Verlegung der Baustraße auf das angrenzende Feld (mit parallelem Verlauf zur Allee) höhere Kosten verursachen würde.

B.4.26.1.13 Löschwasserversorgung

Die **Stadt Emmerich am Rhein** fordert die Vorhabenträgerin auf, im Planfeststellungsabschnitt 3.3 entlang der Bahnstrecke dafür Sorge zu tragen, dass an den noch zu beschließenden Zuwegungen für Rettungseinsätze zusätzlich zu dem ungenügenden Löschwasserangebot so viel zusätzliche Wassermengen bereitgestellt würden, dass insgesamt an jeder Wasserentnahmestelle eine notwendige Versorgung mit Löschwasser von 6000 l/min. sichergestellt werden könne.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Forderung nach Vorhaltung bzw. Bereitstellung von Löschwasser durch den Eisenbahninfrastrukturunternehmer entbehre einer rechtlichen Grundlage. Gemäß dem Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung (FSHG) liege die Zuständigkeit für die Sicherstellung der den örtlichen Verhältnissen angepassten Löschwasserversorgung bei den Gemeinden. Wie auch Straßen stellten Eisenbahnstrecken einen Verkehrsweg dar, der weder über eine erhöhte Brandlast noch über eine erhöhte Brandgefährdung verfüge.

Entscheidung:

Die Forderung nach einer Bereitstellung von zusätzlichen Wasserentnahmestellen durch die Vorhabenträgerin wird zurückgewiesen. Wie die Vorhabenträgerin zu Recht ausführt, obliegt die Löschwasserversorgung den Gemeinden. Die Stadt Emmerich am Rhein hat nicht dargelegt, dass die Errichtung des dritten Gleises an der bestehenden Bahnstrecke die bestehende Brandgefahr derart erhöhen kann, dass zusätzliche Anforderungen an die Vorhabenträgerin hinsichtlich einer Löschwasserbereitstellung zu stellen sind.

B.4.26.1.14 Handbetriebene Erdungsschalter

Die Forderung der **Stadt Emmerich am Rhein** nach Ausstattung der Strecke mit fernbetätigten Erdungsschaltern wird zurückgewiesen. Handbetriebene Erdungsschalter sind in der Bundesrepublik Deutschland nicht zulässig.

B.4.26.1.15 Feuerwehrpläne, Rettungsfahrzeuge

Eine weitere Forderung der **Stadt Emmerich am Rhein** und des Arbeitskreises Streckensicherheit betrifft die Planunterlagen für die Einsatzplanung. Die Bahn sei verpflichtet, für den gesamten Streckenverlauf der Ausbaustrecke 46/2 Feuerwehrpläne entsprechend der DIN 14095 zu erstellen und den Feuerwehren für den jeweiligen Abschnitt zur Verfügung zu stellen. Diese Feuerwehrpläne müssten in der Folgezeit, wenn erforderlich, aktualisiert und ausgewechselt werden. Allerdings sollten diese Karten nicht in einem Maßstab 1:50.000 oder 1:25.000 erstellt werden, sondern auf der Grundlage der Deutschen Grundkarte im Maßstab 1:5.000, ergänzt um die jeweiligen spezifischen Eisenbahninfrastrukturangaben (Kilometrierung, Bauwerke, Schutzwände mit Zugängen etc.). Nur auf Karten dieser Maßstabsgröße seien die Details zu Sicherheitsinfrastruktureinrichtungen gut darstellbar, so dass sie auch lokal exakt zugeordnet werden könnten.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet, den Leitstellen der Kreise bzw. kreisfreien Städte werde als Arbeitshilfe Kartenmaterial zur Verfügung gestellt, in dem die Infrastruktur besonders dargestellt werde. Hierbei handele es sich um besonders aufbereitete Topographische Karten im Maßstab 1:25.000, aus denen unter anderem die Zufahrtwege für Feuerwehren zu Gleisanlagen ersichtlich seien. Diese Möglichkeit werde um die besondere Darstellung weiterer Eisenbahninfrastrukturanlagen ergänzt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) seien gemäß der Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (Règlement internationale concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer / RID) verpflichtet, dafür zu sorgen, dass der Eisenbahninfrastrukturunternehmer zu jedem Zeitpunkt schnell und uneingeschränkt über die Daten zu betroffenem Gefahrgut verfügen könnten. Die Informationen würden der Feuerwehr im Ereignisfall durch die Notfallleitstelle (NFLS) zur Verfügung gestellt.

Des Weiteren fordert die **Stadt Emmerich am Rhein** von der Vorhabenträgerin die Beschaffung von Lösch- und Rettungsfahrzeugen.

Entscheidung:

Die Forderung der Stadt Emmerich am Rhein, die Vorhabenträgerin möge Sorge dafür tragen, dass die Einsatzkräfte im Einzelfall frühzeitig vom Notfallmanagement der DB AG über Art und Umfang der Güterbeförderung, insbesondere bei Gefahrguttransporten informiert würden, um den Einsatz von Personal und Einsatzgeräten zielgerichtet organisieren und steuern zu können, wird durch die Planung der Vorhabenträgerin erfüllt. Zu Einzelheiten wird auf die obige Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen.

Die Forderung der Stadt Emmerich am Rhein nach Bereitstellung von Einsatzkartensätzen im Maßstab 1:5.000 wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass aus den von ihr zur Verfügung zu stellenden Topographischen Karten im Maßstab 1:25.000 die Zufahrtwege für Feuerwehren zu Gleisanlagen hinreichend ersichtlich sind.

Die Forderung nach einer Beschaffung von Lösch- und Rettungsfahrzeugen auf Kosten der Vorhabenträgerin wird ebenfalls zurückgewiesen. Hierauf besteht kein Anspruch.

B.4.26.1.16 Behandlungsplätze für Verletzte

Die **Stadt Emmerich am Rhein** trägt vor, der zuständige Emmericher Notarzt fordere, in regelmäßigen Abständen Flächen direkt am Gleis als so genannte Rettungs- und Verbandsplätze mit Straßenanbindung einzurichten, da sich die Feuerwehr und der Rettungsdienst im Fall eines Unfalls unter Beteiligung von Gefahrgütern auf einen Massenanfall von Verletzten einstellen müssten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Forderung nach der Einrichtung von Behandlungsplätzen für Verletzte entbehrten einer rechtlichen Grundlage. Grundsätzlich seien die Aufstellung und die Ausrüstung von Feuerwehren gemäß dem Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung (FSHG), insbesondere § 1 FSHG, Aufgabe der jeweiligen Gemeinden und Kreise. Der Kreis Kleve sei im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beteiligt worden.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Durch die geplante Errichtung von Rettungszuwegungen ist sichergestellt, dass verletzte Personen zügig zu den umliegenden Krankenhäusern gebracht werden können. Die darüberhinausgehende Einrichtung von Behandlungsplätzen vor Ort gehört nicht zu dem Aufgabenbereich eines Infrastrukturbetreibers.

B.4.26.1.17 Leitungsverlegungen der Thyssengas GmbH

Die **Stadt Emmerich am Rhein** trägt vor, im Bauwerksverzeichnis seien unter den Nummern 651+ 652 Leitungsverlegungen der Thyssengas GmbH aufgelistet. Hier sollten die im Bereich der zukünftigen Bauwerke EÜ Praestsches Feld und EÜ-F Sulenstraße liegenden zwei Gasfernleitungen aufgenommen und umgelegt werden. Die Leitungen befänden sich aktuell entlang der Gleistrasse, teilweise im Bahnweg. Hier sei eine Verlegung in die anliegenden Wohnstraßen Heinrich-Butzfeld-Straße, Johann-Awater-Straße, Heinrich-Bienen-Straße, Raiffeisenstraße, Rosenstraße und Brillackweg geplant. Dieser Neuverlegung werde nicht zugestimmt. Bei den genannten Gasfernleitungen handele es sich um Leitungen mit den Durchmessern DN 200 und DN 250. Diese würden mit 67 bar betrieben; als Vergleich solle hier die Nutzung der Gasleitungen der Stadtwerke Emmerich mit zwei bar genannt werden. Die Stadt Emmerich am Rhein sehe hier eine Gefahrenlage, da die neue Leitungstrasse durch bebaute Wohngebiete führe und im Falle eines Schadenereignisses eine große Anzahl an potenziellen Opfern zu beklagen wäre. Auch würden in Wohnstraßen erfahrungsgemäß häufig Hausanschlüsse (Kanal, Strom, Telekom, Glasfaser, Gas) erneuert/ergänzt bzw. neue Medien verlegt. Dies bedeute permanente Verlegearbeiten im Bereich der Thyssengastrasse, ein Umstand, der weder für die Gasfernleitung von Vorteil sei (Erschütterungen), noch für die anderen Versorger, da diese die entsprechenden geforderten aufwendigen und kostenträchtigen Sicherheitsvorkehrungen zu erfüllen hätten. Mit der Verlegung der Gasfernleitung würden beidseitig Schutzstreifen in einer Breite von je drei Metern ausgesprochen. In diesen Schutzstreifen seien alle regulären Bauarbeiten genehmigungspflichtig, die Errichtung von Gebäuden sei nicht zulässig. Die Stadt Emmerich am Rhein schlage daher entweder die Dükerung der Gasfernleitung vom Brillackweg bis zum Geh-/Radweg Heinrich-Bienen-Straße oder die Verlegung im Radweg der Landesstraße 7 vor.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet, die Thyssengas GmbH sei als Dritter von dem 3-gleisigen Ausbau der Strecke „ABS 46/2 Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen“ direkt betroffen. Die vorhandenen Gasleitungen müssten in der Lage (Trassenführung) geändert werden. Diese Änderungen seien durch das Eisenbahnbauvorhaben veranlasst worden. Die vorhandenen zwei Gasleitungen verliefen parallel zur vorhanden Bahntrasse an der nördlichen Seite und müssten verlegt werden. Die Verlegung der Gasleitung sei abhängig von den örtlichen Gegebenheiten. Die technischen Anforderungen für Planung, Errichtung, Prüfung und Betrieb von Gasleitungen seien in Deutschland als sehr hoch einzuordnen. Die Einhaltung der hohen Qualitätsstandards und die vom Regelwerk vorgeschrieben Prüf- und Überwachungstätigkeiten würden durch amtlich anerkannte unabhängige Sachverständige von den zuständigen Überwachungsstellen gewährleistet. Jede Gashochdruckleitung, die den deutschen Qualitätsstandards genüge, sei technisch sicher. Die Gasleitung werde so geplant, gebaut, betrie-

ben und instandgesetzt, dass alle Anforderungen der Gashochdruckleitungsverordnung – GasHDrLtgV – eingehalten seien.

Durch die Einhaltung der festgelegten Vorgehensweisen und Standards sei gewährleistet, dass die Gasleitung sicher betrieben werde und keine zusätzliche Gefährdung darstelle. Eine Neuverlegung der Gasleitung gemäß den Vorschlägen der Stadt Emmerich würde die neu zu verlegende Leitungslängen erheblich erhöhen und ebenfalls Wohngebiete queren. Sinn der Maßnahme sei, die Funktionsfähigkeit der Leitungen (Anlagen) zu erhalten und insofern die Gasversorgung zu gewährleisten. Die Umlegungsmaßnahme dürfe nicht über den notwendigen Anpassungsbedarf hinausgehen.

Entscheidung:

Die Forderung der Stadt Emmerich am Rhein, die Gasleitungen aus Sicherheitsgründen anderweitig zu verlegen, wird zurückgewiesen. Gasleitungen müssen unabhängig von dem Verlegungsort stets denselben hohen Sicherheitsanforderungen genügen. Eine Verlegung aus Sicherheitsaspekten ist daher überflüssig.

B.4.26.2 Bezirksregierung Düsseldorf (T 01 – T 02, T04 – T 07 und T 34)

B.4.26.2.1 Dezernat 54 Obere Wasserbehörde/Rohrfernleitungen

B.4.26.2.1.1 Vergrößerung des Wasserschutzgebietes

Das Dezernat **Wasserwirtschaft** der Bezirksregierung Düsseldorf nimmt wie folgt Stellung zu dem Planfeststellungsverfahren: Gegen die hier vorgelegte Planung bestünden aus Sicht des Trinkwasserschutzes und des vorbeugenden Gewässerschutzes Bedenken. Das festgesetzte Wasserschutzgebiet Vrasselt der Stadtwerke Emmerich GmbH grenze unmittelbar an Teile des Planfeststellungsabschnittes 3.3 an. Die Stadtwerke planten aber kurzfristig die Erhöhung des Wasserrechtes, daraus ergebe sich eine Vergrößerung des Wasserschutzgebietes. Der Planbereich würde dann zukünftig in der Zone III A liegen.
Die **Vorhabenträgerin** erwidert, im derzeitigen Stand des Verfahrens sei eine Stellungnahme durch die Vorhabenträgerin zu einer geplanten Erweiterung der Trinkwasserschutzzone Vrasselt nicht möglich. Die Vorhabenträgerin bitte bei einer entsprechenden Festsetzung um Beteiligung.
Entscheidung:
Die Bedenken werden zurückgewiesen. Gemäß § 19 AEG dürfen vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren auf den vom Plan betroffenen Flächen keine Veränderungen vorgenommen werden, welche die Baumaßnahme erheblich erschweren würden. Eine Ausweitung des Wasserschutzgebietes auf die vom Vorhaben des PFA 3.3 Emmerich-

Praest betroffenen Flächen würde das Bauvorhaben erschweren und wäre demnach unwirksam.

B.4.26.2.1.2 Einbau von Recyclingmaterial

Das Dezernat **Wasserwirtschaft** weist darauf hin, dass für die Durchführung von Grundwasserhaltungsmaßnahmen während der Bauphase und den Einbau von Recyclingmaterial die Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse erforderlich sei. Für die Erteilung dieser wasserrechtlichen Erlaubnisse sei gemäß § 19 WHG das Eisenbahn- Bundesamt (EBA) als Planfeststellungsbehörde zuständig. Das EBA habe hierzu die jeweils zuständige Untere Wasserbehörde zu beteiligen.
Hierzu wird auf A.3.1 in diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

B.4.26.2.2 Dezernat 51, Höhere Naturschutzbehörde

B.4.26.2.2.1 Stellungnahme aus naturschutzrechtlicher Sicht

Das Dezernat **Naturschutz** nimmt zu dem Vorhaben wie folgt Stellung: Aus Sicht des Naturschutzes seien die eingereichten Unterlagen, hier u. a. UVS und LPB, überwiegend nachvollziehbar und plausibel. Gleichwohl bestehe Bedarf, gutachterlicherseits nachfolgende Aspekte vor einer Planfeststellung klarstellen bzw. ergänzen zu lassen. Im Einzelnen fordert das Dezernat 51:

- Die Klarstellung, dass auch temporär erforderliche Flächen für die Bauabwicklung mit in der Eingriffsregelung kartografisch erfasst worden seien.
- Die Darlegung, ob Beeinträchtigungen durch Neueinleitung in Gewässer sowie Grundwasserabsenkungen oder Dränagen von grundwasserbestimmten Biotopen entstehen könnten. Ergänzung von durchgängigen Gehölzpflanzungen in den Abschnitten von Bahn-km 53,7 bis Bahn-km 54,1 und von Bahn-km 57,1 bis Bahn-km 57,7 sowie die Änderung der Ausgleichsmaßnahme A 18 in dem Abschnitt von Bahn-km 55,5 bis Bahn-km 55,7 in eine durchgängige Gehölzpflanzung.
- Die Überprüfung, ob die Intensität der zusätzlichen Trennwirkung infolge der Taktverdichtung methodisch mit der derzeitigen Vorbelastung gleichgesetzt worden sei und rechnerisch nicht in der Kompensationsbilanz Niederschlag finde (hiermit sei nicht die im LBP quantifizierte randliche Verschiebung gemeint, die sich durch die Erweiterung des Querschnittes ergebe), ggfs. sei eine entsprechende Ergänzung vorzunehmen.
- Den Nachweis der Flächenverfügbarkeit der landschaftspflegerisch erforderlichen Maßnahmen (ggfs. auch als Vorvertrag).
- Den Nachweis, dass die Kompensation für Eingriffe in schutzwürdige Böden entsprechend der hier gewählten Bewertungsmethodik additiv zu der Kompensation für Eingriffe in Biotope gerechnet worden sei.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert zum 1. Anstrich, baubedingte Eingriffe würden, wie andere Eingriffe auch, im LBP bewertet, bilanziert und erforderlichenfalls kompensiert. Im LBP-Text Anlage 10.1 würden 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 erfolge in Tab. 13 (TP 3 und TP 4). In der rechnerischen Bilanzierung (Kapitel 5.3.3.3) werde analog verfahren und die diesbezügliche Vorgehensweise auch beschrieben. Auf den LBP-Karten (Anlagen 10.3 und 10.4) seien die Ausdehnungen der Baustraßen, BE-Flächen und Arbeitsstreifen analog zu den technischen Lageplänen des Vorhabens dargestellt. Die Gesamtheit der technischen Planung stelle den Rahmen der GIS-technischen Auswertung für den LBP dar. In den Maßnahmenplänen (Anlage 10.4) sei 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 sei in die Berechnung des Planungswertes (Tabelle 16) im Rahmen der rechnerischen Bilanzierung eingestellt worden.

Zum 2. Anstrich erwidert die **Vorhabenträgerin**, der LBP baue auf die Ergebnisse der UVS auf. Es würden im LBP nur Beeinträchtigungen behandelt, die im Ergebnis der Darstellung der Projektwirkungen (Grundlagen der Umweltplanung, Anlage 12.2, Kapitel 4/5) und der anschließenden Auswirkungsprognose (UVS, Anlage 12.17) der UVS als erhebliche Umweltauswirkungen abgeleitet worden seien. Danach seien Grundwasserabsenkungen in diesem PFA nicht vorgesehen. Für den Bau der drei Eisenbahnüberführungen würden Baugruben mit rückverankerten Spundwänden und wasserdichter Unterwasserbetonsohle vorgesehen, wodurch bauzeitliche Grundwasserabsenkungen vermieden würden (Anlage 12.2, Kapitel 4.2.3). Dauerhafte Grundwasserabsenkungen oder Dränagen für angrenzende Flächen seien nicht vorgesehen. Hinsichtlich des anfallenden Oberflächenwassers werde grundsätzlich eine Versickerung über eine belebte Bodenzone angestrebt. Oberflächenwasser aus nicht versickerungsfähigen Bereichen werde (entsprechend dem Bestand) in die städtische Kanalisation oder in querende Oberflächengewässer eingeleitet (Anlage 12.2, Kapitel 4.1.4). Zwei dieser Einleitstellen lägen in den angrenzenden Planfeststellungsabschnitten (PFA) 3.2 bzw. PFA 3.4 und würden dort behandelt. Innerhalb des PFA 3.3 seien sechs Einleitungen in Straßengräben (Kerstenstraße, Berger Weg, Offenbergallee, Sulenstraße, Broichstraße und Schwarzer Weg) vorgesehen. Naturschutzfachlich bedeutsame Gewässer seien gemäß den Darstellungen in den Grundlagen der Umweltplanung von den Einleitstellen nicht betroffen. Die das Wasser zu den genannten Einleitstellen transportierenden Bahnseitengräben seien

mit einer belebten Bodenzone ausgestattet, die eine ausreichende Reinigungsleistung bei verschmutztem Niederschlagswasser gewährleiste (Anlage 12.17, Kapitel 4.1.4). Somit seien in der UVS erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt weder in Folge von Grundwasserabsenkungen noch in Folge von Gewässereinleitungen abgeleitet worden.

Zum 3. Anstrich entgegnet die **Vorhabenträgerin**: Da im Bereich von Bahn-km 53,7 bis Bahn-km 54,1 bahnlinks (Ausbauseite) mit Ausnahme des Bereiches der geplanten SÜ Baumannstraße eine durchgehende Gehölzpflanzung vorgesehen sei, gehe die Vorhabenträgerin davon aus, dass sich der Einwand auf die bahnrechte Seite beziehe. Da auf dieser Seite keine Baumaßnahmen erfolgten, sei auch keine Neuanlage eines Gehölzstreifens (zu Lasten der Eigentümer der dortigen Ackerflächen) geplant. Im Abschnitt von Bahn-km 57,1 bis Bahn-km 57,7 werde der bahnrechts (Ausbauseite) geplante Gehölzstreifen lediglich in einem Bereich von privaten Gartengrundstücken unterbrochen. Bahnlinks seien außer der Errichtung der Schallschutzwand keine baulichen Maßnahmen geplant, so dass auch keine Neuanlage eines durchgehenden Gehölzstreifens vorgesehen sei. Unmittelbar parallel zur Bahntrasse verlaufe im genannten Abschnitt zudem ein mehrere Meter breiter Entwässerungsgraben, der nicht bepflanzt werden könne. Ab Bahn-km 54,45 bis Bahn-km 54,7 grenzten an diesen Graben bereits Gehölzstreifen an, die gemäß LBP-Darstellung zu erhalten seien (Schutzmaßnahmen S 5 und S 8). Zwischen Bahn-km 57,1 und Bahn-km 57,45 grenzten zudem auch private Gartenflächen an, so dass auf diesem Abschnitt bahnlinks keine durchgehende Gehölzpflanzung realisierbar sei. Die Änderung der Maßnahme A 18 im Abschnitt Bahn-km 55,5 bis Bahn-km 55,7 sei grundsätzlich zumindest in Teilabschnitten möglich, dazu müsste die Maßnahme aber (zu Lasten der privaten Eigentümer der angrenzenden Ackerfläche) unter Beachtung der Pflanzabstände gemäß DB-Fachrichtlinie 882 von derzeit 3 m auf mind. 5 m verbeitert werden (entspräche dem Umfang der bauzeitlichen Beanspruchung für die Baustraße).

Zum 4. Anstrich erwidert die **Vorhabenträgerin**: Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren sei der Zugriff auf die erforderlichen Grundstücke aufgrund der auch insoweit bestehenden enteignungsrechtlichen Vorwirkung grundsätzlich sichergestellt, so dass ein Nachweis der tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht erforderlich sei. Es sei zudem darauf hinzuweisen, dass § 17 Abs. 4 BNatSchG lediglich Angaben zur Verfügbarkeit und nicht den Nachweis der Verfügbarkeit verlange. Diesem Erfordernis werde mit den entsprechenden Erläuterungen im LBP-Text sowie den Angaben im Grunderwerbsverzeichnis und im Maßnahmenblatt in Verbindung mit der rechtlichen Wirkung des Planfeststellungsbeschlusses ausreichend Rechnung getragen.

Zum 5. Anstrich entgegnet die **Vorhabenträgerin**, dass die Kompensation grundsätzlich für alle Schutzgüter im Regelfall multifunktional ermittelt und bilanziert werde. Eingriffe in Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung würden im Einzelfall additiv gerechnet, soweit dies sinnvoll und fachlich erforderlich sei. Generell sei der Verlust von schutzwürdigen Böden mit Archivfunktion aber funktionsbezogen kaum kompensierbar. Deshalb werde davon ausgegangen, dass der zusätzliche Kompensationsbedarf für schutzwürdige Böden über die zusätzliche Einzelfallkompensation zur Biotopfunktion (Tabelle 18 der Anlage 10.1) abgedeckt sei. Die „Arbeitshilfen" zu ELES von 2010 sähen für in Anspruch genommene schutzwürdige Böden als abiotische Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung eine bodenfunktionsbezogene Kompensation vor, die unter bestimmten Voraussetzungen auch im Rahmen multifunktional wirkender Maßnahmen erbracht werden könne. Nach den „Arbeitshilfen" zu ELES, die zum Bearbeitungszeitpunkt des LBP noch nicht vollständig vorgelegen hätten, solle in Fällen nicht gegebener funktionsbezogener Kompensierbarkeit eine Kombination von Unterschutzstellung und weiteren (auf die Archivfunktion erhaltend wirkenden) Maßnahmen angestrebt werden. Der LBP enthalte eine auf dieser Grundlage entwickelte Maßnahme zum Schutz und zur Sicherung der betroffenen schutzwürdigen Böden (Maßnahme V 11). Weitergehende Maßnahmen zur Unterschutzstellung von Bodenflächen besonderer Bedeutung erforderten eine entsprechende Bereitstellung von Flächen durch die Grundeigentümer im Rahmen vertraglicher Vereinbarungen, welche bei der gegebenen begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht umsetzbar seien.

Entscheidung:

Zum 1. Anstrich der Stellungnahme des Dezernats Naturschutz ist keine Entscheidung erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat der Forderung, auch temporär für das Vorhaben in Anspruch genommene Flächen (z. B. Baustelleneinrichtungsflächen) im LBP kartographisch darzustellen und zu visualisieren, durch die graphische Darstellung dieser Flächen im Anhang zum LBP Rechnung getragen (Anlagen 10.3 und 10.4 zum LBP, Stand 30.09.2019).

Zum 2. Anstrich der Stellungnahme des Dezernats Naturschutz ist wie folgt zu entscheiden: Die Forderung nach einer Darlegung, ob Beeinträchtigungen durch Neueinleitung in Gewässer sowie Grundwasserabsenkungen oder Dränagen von grundwasserbestimmten Biotopen entstehen könnten, wird als unbegründet zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der UVS (Anlage 12.2 und 12.17, Stand 30.09.2019) plausibel dargelegt und ausführlich begründet, warum das Vorhaben nicht mit Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern und Grundwasserkörpern einhergeht. Die von der Vorhabenträgerin formulierten Vermeidungsmaßnahmen sowie die Konzipierung der Baustellen und Entwässerungsplanung liefern keine Hinweise darauf, dass vom Vorhaben erhebliche Auswirkungen und Be-

einträchtigungen sowohl für Oberflächengewässer als auch für den Grundwasserkörper ausgehen. Auch die Forderung des Dezernats Naturschutz nach einer durchgängigen Bepflanzung mit Gehölzen in den Abschnitten von Bahn-km 53,7 bis Bahn-km 54,1 und von Bahn-km 57,1 bis Bahn-km 57,7 sowie nach einer Änderung der Ausgleichsmaßnahme A 18 in dem Abschnitt von Bahn-km 55,5 bis Bahn-km 55,7 wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat fachlich plausibel und nachvollziehbar dargelegt, dass eine durchgängige Gehölzanpflanzung auf Grund der naturräumlichen Ausstattung dieses Bereiches und der vorhandenen Geländesituation in diesem Abschnitt nicht realisiert werden kann.

Die im 3. Anstrich geäußerten Bedenken des Dezernats Naturschutz hinsichtlich der korrekten Darstellung der Trennwirkung, ausgehend vom dritten Gleis in den Umweltunterlagen und der Bewertung, werden als unbegründet zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat sich bei ihrer Darstellung der durch die Erhöhung der Zugfrequenz verursachten Trennwirkung durch das Vorhaben an den einschlägigen fachlichen Hinweisen des EBA (Hinweise zur ökologischen Wirkungsprognose in UVP, LBP und FFH-Verträglichkeitsprüfungen bei Aus- und Neubaumaßnahmen von Eisenbahnen des Bundes) orientiert und die zu erwartenden Umweltauswirkungen, insbesondere den prognostizierbaren Trennwirkungen, unter Berücksichtigung der vorhandenen Erfahrungswerte fachlich korrekt dargestellt und ermittelt. Aus diesem Grunde kann weder konstatiert werden, dass die Trennwirkungen, ausgehend von der erhöhten Zugfrequenz in den Umweltunterlagen (LBP, ASB, UVS), unberücksichtigt geblieben sind, noch, dass sie fachlich-methodisch defizitär dargestellt worden sind.

Die Forderung des Dezernats Naturschutz im 4. Anstrich der Stellungnahme, einen Nachweis der Flächenverfügbarkeit für naturschutzrelevante Kompensations- und Maßnahmenflächen zu erbringen, wird zurückgewiesen. Maßnahmen zur Sicherstellung der im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Grundstücke (z. B. durch Erwerb oder durch Enteignung) sind nicht Gegenstand des antragsgegenständlichen Verfahrens, sondern in einem gesonderten Verfahren zu treffen. Ein naturschutzrechtliches Erfordernis, den Nachweis der Verfügbarkeit von Maßnahmenflächen für den Naturschutz bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung in der Planfeststellung zu erbringen, besteht nicht.

Die Forderung des Dezernats Naturschutz im 5. Anstrich der Stellungnahme, schutzwürdige Böden im LBP und in der Eingriffs- und Kompensationsbilanzierung besonders zu berücksichtigen, wird zurückgewiesen. Die von der Vorhabenträgerin zur Anwendung gebrachte Methodik zu Biotoperfassung und Biotopbilanzierung sieht eine besondere Würdigung der schutzwürdigen Böden nicht vor, sondern erfasst das Schutzgut Boden multifunktional mitsamt allen weiteren Schutzgütern von Natur und Landschaft. Zudem bedarf eine Unterschutzstellung von schutzwürdigen Böden als kompensatorische Maßnahme einer administ-

rativen Sicherung dieser Böden seitens der Naturschutz- und Umweltverwaltung in NRW (Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Kleve), die durch die Vorhabenträgerin nicht vorgenommen werden kann.

B.4.26.2.2.2 Nebenbestimmungen zum Naturschutz

Das Dezernat **Naturschutz** führt weiter aus: Für den Fall, dass eine inhaltliche Abstimmung erfolgreich möglich sei, seien hinsichtlich des Planfeststellungsbeschlusses nachfolgende Nebenbestimmungen erforderlich:

- Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie im Artenschutzfachbeitrag dargestellten Maßnahmen seien entsprechend durchzuführen.
- Die Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen seien während der Bauausführung einzuhalten. Die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen seien spätestens innerhalb der auf den Beginn/Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode (15.11.-31.3) umzusetzen.
- Die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen seien auf Dauer und ihrer Zweckbestimmung entsprechend in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern.
- Die Vorhabenträgerin habe eine fachlich qualifizierte landschaftspflegerische Baubegleitung einzusetzen. Durch die landschaftspflegerische Baubegleitung sei sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt würden. Das beinhalte u. a. die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der in den landschaftspflegerischen Begleitplänen und im Artenschutzfachbeitrag in Text und Karten formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden.
- Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen seien der HNB sowie der UNB Kreis Kleve der gesamtverantwortliche Bauleiter und die Landschaftspflegerische Baubegleitung mit Namen, Anschrift, Telefon mitzuteilen.
- Seitens der landschaftspflegerischen Baubegleitung sei nach Abgrenzung des Baufeldes mit der HNB eine Ortsbesichtigung durchzuführen sowie jeweils quartalsweise über den aktuellen Umsetzungsstand der landschaftspflegerischen Maßnahmen der HNB zu berichten. Bei Abweichungen sei die HNB unmittelbar zu unterrichten.
- Die Umsetzungskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen sei binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der HNB zu beantragen. Es sei sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die landschaftspflegerische Baubegleitung zugegen sei.
- 2 Jahre nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen seien diese hinsichtlich der Maßnahmenziele einer fachgutachterlichen Funktionskontrolle zu unterziehen, die Ergebnisse der HNB seien zu berichten. Insofern Maßnahmenziele nicht

erreicht worden seien, seien erforderliche Maßnahmenmodifikationen nach Abstimmung mit der HNB entsprechend durchzuführen. Art und Umfang der Funktionskontrolle seien mit der HNB bis zur Umsetzungskontrolle abzustimmen.

- Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit habe gemäß DIN 18920/RAS-LP4 zu erfolgen. Zudem seien bei der Maßnahmenausführung die DIN 18915-19 sowie DIN 18320 entsprechend zu beachten.
- Bei Gehölzpflanzungen seien ausschließlich Pflanzen entsprechend der potentiell natürlichen Vegetation und für die Wiedereinsaat von Grünlandflächen ausschließlich von der LANUV empfohlene standortgerechte Saatgutmischungen zu verwenden.
- Bei der Durchführung und der Pflege der landschaftspflegerischen Maßnahmen sei auf die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln zu verzichten.
- Während der Baumaßnahme anfallender, nicht zum Einbau im Eingriffsbereich bestimmter Bodenaushub sei ordnungsgemäß zu entsorgen.
- Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme sei nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) habe in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Ggfs. erforderlich werdende Abweichungen von diesem Bescheid seien rechtzeitig bei der verfahrensführenden Stelle mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen.
- Die nach dem LPB sowie den Nebenbestimmungen für die Ausführungsplanung maßgeblichen Vorgaben seien in die vertraglichen Bedingungen bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen.
- Die Einschränkung der Nutzungsbefugnis des Eigentümers für die o. g. erforderlichen Maßnahmen sei zu sichern und vor Beginn des Vorhabens nachzuweisen.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet, vorliegend handele es sich um die Bitte der Aufnahme von Auflagen/Nebenbestimmungen in/zu dem Planfeststellungsbeschluss. Die Auflistung entspreche weitgehend dem üblichen Vorgehen bei vergleichbaren Projekten. Teilweise seien die betreffenden Punkte bereits im LBP genannt. In einem sei aus gutachterlicher Sicht eine Einschränkung zu empfehlen: Der Aufwand für die Umsetzungs- und Funktionskontrollen der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Punkte 7/8 der Auflistung) sollte auf die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (A- und E-Maßnahmen), insbesondere die trassenfernen Kompensationsmaßnahmen beschränkt werden, um den Aufwand sinnvoll auf die wesentlichen Maßnahmen zu beschränken.

Entscheidung:

Den Forderungen 1 bis 15 des Dezernats Naturschutz wird durch die in diesen Beschluss aufgenommen Auflagen und Nebenbestimmungen (A.4.4) größtenteils Rechnung getragen. Die Umsetzungskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen braucht aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses nicht bei der HNB beantragt zu werden.

B.4.26.3 Deichverband Bislich-Landesgrenze (T 11)

B.4.26.3.1.1 Niederschlagswasser

Der **Deichverband Bislich-Landesgrenze** trägt vor, die geplante Baumaßnahme betreffe eine Vielzahl von Gewässern, die im Verbandsgebiet und in der Verantwortung des Deichverbandes lägen. Der Deichverband erhebe folgende Bedenken: Im geotechnischen Gutachten werde ab Seite 42 explizit darauf hingewiesen, dass ein seitliches Abfließen von in den Bahnkörpern eingedrungenem Oberflächenwasser sichergestellt werden müsse. Dieses beziehe sich auf alle geplanten Planfeststellungsabschnitte. Nach Durchsicht des Gutachtens sei eine Versickerung des Niederschlagswassers ohne Einflussnahme der Hochwasserzeit am Niederrhein nicht berücksichtigt, einschlägig untersucht oder bewertet worden. Da die Verbandsgewässer des Deichverbandes bei starken Niederschlägen und/oder hohen Rheinwasserständen profil- und abflusstechnisch nicht in der Lage seien, das Wasser aus dem Bahndamm durch bauseitig bestehende Entwässerungseinrichtungen kurzfristig aufzunehmen und abzuführen, werde der Bahndamm über längere unbekannte Zeit in Teilgebieten eingestaut sein. Die dadurch entstehenden Aufweichungen durch Stauwasser sowie kapillaren Durchfeuchtungen des Bahndammes oder eventuellen Auswaschungen der Feinanteile in den Bodengruppen lägen in der Eigenverantwortlichkeit des Antragstellers.

Die **Vorhabenträgerin** bestätigt die Angaben des Deichverbandes und die Schlussfolgerung, dass Aufweichungen durch Stauwasser sowie kapillare Durchfeuchtungen des Bahndammes oder eventuelle Auswaschungen der Feinanteile in den Bodengruppen in der Eigenverantwortlichkeit der Vorhabenträgerin lägen.

Entscheidung:

Mangels Dissenses bedarf es keiner Entscheidung.

B.4.26.3.1.2 Instandhaltungsweg

Der **Deichverband Bislich-Landesgrenze** führt aus, an bestehenden Verbandsgewässern, die die erforderliche Vorflut im Verbandsgebiet garantierten, werde jährlich die Unterhaltung durchgeführt, um dauerhaft sicherzustellen, dass bei starken Niederschlägen und/oder hohen Rheinwasserständen Regen- und Qualmwasser abgeführt werde. Somit sei die Erstel-

lung bauseitiger Entwässerungseinrichtungen sowie anderer Ingenieurbauteile wie Schallschutzwände etc. auf die spätere Unterhaltungsmöglichkeit zu sichten und zu prüfen. Arbeitswege zu den angrenzenden Gewässersystemen seien so zu planen, dass die hochsensiblen Gewässerstrecken arbeitstechnisch mit rationellen Unterhaltungsmaßnahmen dauerhaft kostengünstig zu erreichen seien.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, ein Instandhaltungsweg parallel zu sämtlichen Entwässerungsgräben sei derzeit nicht geplant und in den Richtlinien so auch nicht vorgesehen. Gerade im Bereich hinter Schallschutzwänden – hier sei eine Reinigung der Gräben vom Gleis aus nicht möglich – sei mit erhöhtem Aufwand für die Instandhaltung der Bahngräben zu rechnen.

Entscheidung:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Sie betrifft Kostenfragen. Diese sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

B.4.26.3.1.3 Vorflut und Gewässerunterhaltung

Der **Deichverband Bislich-Landesgrenze** führt aus, dass zahlreiche Verbandsgewässer nur bei starken Niederschlägen und/oder hohen Rheinwasserständen Regen- und Qualmwasser abführten. Im Zuge der geplanten Baumaßnahmen dürften die erforderliche Vorflut und die Unterhaltung der Gewässer nicht erschwert oder verhindert werden. Durchlass- und Brückenbauwerke dürften nach Umgestaltung bzw. Neubau die hydraulischen Verhältnisse nicht negativ beeinträchtigen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Dimensionierung der im Zuge des Streckenausbaus zu erneuernden oder neu zu errichtenden Durchlässe und Bauwerke orientiere sich an den vorhandenen Bestandsbauwerken. In den meisten Fällen würden die Durchmesser der Querungen erheblich vergrößert (z. B. bei so genannten Ökotunneln). Durch die Erneuerung würden des Weiteren Zusetzungen und Verlandungen der Gräben und Durchlässe beseitigt. Dieses wirke sich positiv auf die Entwässerungs- und Instandhaltungseigenschaften der Gräben aus.

Entscheidung:

Den Forderungen des Deichverbandes wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.26.3.1.4 Neue Rohrquerungen

Der **Deichverband Bislich-Landesgrenze** fordert, die im Verbandsgebiet geplanten neuen Rohrquerungen an den Gewässern gemäß den angrenzenden Gewässerprofilen im Unter-

und Oberlauf zu erstellen. Die Sohlhöhe sei vorab mit dem Deichverband abzusprechen. Der Nachweis, dass der geplante neue Durchlass fachgerecht entsprechend der Gefälle- und Grabensituation verlegt worden sei, sei durch Bestandspläne und eine Abnahme zu erbringen. Während der Hochwasserzeit und den damit verbundenen hohen Wasserständen in den Verbandsgewässern sei seitens der Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die Vorflut der Gewässer am Bahnkörper sichergestellt werde.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Hinweise würden zur Kenntnis genommen. Insbesondere würden Bestandspläne zum neuen Durchlassbauwerk erstellt und die Beteiligung des Deichverbands an der Abnahme sichergestellt. Die Zugänglichkeit zu den Durchlässen sei über die beidseitigen Randwege und die Zufahrten und Zuwegungen für die Rettungseinsätze dauerhaft gegeben.

Entscheidung:

Den Forderungen des Deichverbandes Bislich-Landesgrenze wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.26.3.1.5 Durchlässe an Gewässern

Der **Deichverband Bislich-Landesgrenze** nimmt detailliert Stellung zu den einzelnen, an Gewässern geplanten Durchlässen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Hinweise zur Kenntnis genommen würden. In den weiteren Planungsphasen würden sie in Abstimmung mit den Beteiligten umgesetzt.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.26.4 Kreis Kleve (T15)

B.4.26.4.1 Untere Naturschutzbehörde

B.4.26.4.1.1 Kleintierdurchlässe

Die **Untere Naturschutzbehörde des Kreises Kleve** trägt vor, die mit einem Durchmesser von 150 mm geplanten Kleintierdurchlässe seien nicht ausreichend dimensioniert. Bei einer Baulänge von über 20 m sei ein Durchmesser von größer als 1.000 mm zu wählen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, bei der Maßnahme handele es sich um Kleintierdurchlässe in den Sockeln der Schallschutzwand, nicht unter der gesamten Bahntrasse. Die Größe der Kleintierdurchlässe entstamme Erfahrungswerten aus vergleichbaren Situationen anderer DB-Vorhaben. Die Durchlässe sollten in erster Linie den im Trassenbereich vorkommenden Reptilien, Amphibien und Wirbellosen ein Queren der Schallschutzwände ermöglichen. Da die zu querenden Schallschutzwandsockel nur eine Stärke von ca. 20-30 cm aufwiesen, die

Durchlasslänge also nicht mit einem „Tunnel“ unter einer Straße vergleichbar sei, sei davon auszugehen, dass auch verschiedene Kleinsäuger diese Lücke zur Querung nutzen würden. Da die Durchlässe nicht die schalltechnische Wirkung der Schallschutzwände beeinträchtigen dürften, sei die mögliche Größe begrenzt und die Wirksamkeit dieser Maßnahme zwangsläufig auf entsprechend kleine Tierarten eingeschränkt.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung. Die Vorhabenträgerin hat überzeugend dargelegt, weshalb die Kleintierdurchlässe nur in den Sockeln der Schallschutzwand und nicht unter der gesamten Bahntrasse vorgesehen sind.

B.4.26.4.1.2 Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen

Der **Kreis Kleve** nimmt zu den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahmenblatt 62 Nr. A/E 20) wie folgt Stellung: Das vorgegebene Entwicklungsziel für die Bodenvegetation sei nicht hinreichend bestimmt genug formuliert. Diese sei ganzjährig kurz zu halten und nicht zu intensiv zu bewirtschaften. Die Nutzungsbeschränkungen seien konkret zu fassen. Die Eckdaten seien vorzugeben. Es werde empfohlen, das Bewirtschaftungspaket 4301/2 des Vertragsnaturschutzes - Pflege und Ergänzung einer Streuobstwiese mit Verzicht auf chemisch-synthetische Pflanzenbehandlung - festzulegen. Die Anzahl der Hochstammobstbäume auf der Fläche betrage 55 Stück/ha.

Der **Kreis Kleve** formuliert folgende allgemeine Beschränkungen und Auflagen: Verzicht auf chemisch-synthetische Behandlung der Obstbäume (RL). Die Anwendung von chemisch-synthetischen Pflanzenschutzmitteln bei den Obstbäumen sei untersagt. Ausgenommen davon seien von der Biologischen Bundesanstalt für Land und Forstwirtschaft zugelassene Pflanzenschutzmittel mit folgenden Wirkstoffen: Pyrethrum, Metaldehyd, Schwefel, Kaliseife, Pheromonaufbereitungen, Bacillus thuringiensis, Granuloseviren, pflanzliche und tierische Öle, Paraffinöl. Für ausgefallene Bäume seien Ersatzpflanzungen in der folgenden Pflanzperiode vorzunehmen.

Folgende Bewirtschaftungsbeschränkungen seien zu beachten: Verzicht auf chemisch-synthetische Pflanzenschutz- und Düngemittel im Grünland. Bei nicht trittfestem Grünland sei eine Winterbeweidung nicht zugelassen. Das gelte in der Regel in der Zeit vom 01.11. bis 14.03. Die Flächen könnten jährlich mit bis zu 2 GVE/ha als Standweide beweidet werden. Hierbei handele es sich um den höchstzulässigen Viehbesatz, bezogen auf die mögliche Beweidungsdauer je Jahr. Werde die Fläche nicht in Form der Standweide beweidet, sei in diesem Rahmen bei verminderter Beweidungsdauer auch kurzzeitig (im Frühjahr) eine höhere Tierzahl möglich. Auch eine ein- bis zweimalige Mahd des Grünlandes ab dem 15.06. mit

Abräumen des Schnittgutes sei möglich. Eine Nachbeweidung der Fläche ab sechs Wochen nach dem ersten Schnitt mit bis zu 2 GVE Rindern oder 10 Mutterschafen pro ha sei möglich. Bei der Beweidung der Fläche sei besonderer Wert auf intakten Stammschutz zu legen. Die Haltung von Pferden sei unzulässig.

Der **Kreis Kleve** formuliert folgende Pflegeauflagen: Pflicht zur Mahd oder Beweidung, Abräumung des Mähgutes. Zu Nachpflanzungen/Ersatzpflanzungen führt der Kreis Kleve aus: Die Obstbäume seien als Hochstämme (mind. 1,8 m Stammlänge) nach den Gütebestimmungen der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung, Landschaftsbau (FLL) bevorzugt im Herbst zu pflanzen. Geeignete Obstsorten seien der beigefügten Empfehlungsliste zu entnehmen.

Die Pflanzung beinhalte folgende Leistungen/Materialien: Obst-Hochstämme: Pfähle und Bindematerial, ggf. Drahtkörbe als Wühlmausschutz. Schutzanlagen gegen Verbiss an den Stämmen durch Weidetiere oder Wild. Herstellen einer ausreichend dimensionierten Pflanzgrube, Fachgerechter Pflanzschnitt. Fachgerechte Pflanzung einschl. Baumsicherung und Verbissschutz. Angießen (im ersten Standjahr, bei anhaltender Trockenheit wiederholt ausreichend wässern).

Pflegemaßnahmen bei Jungbäumen (2. bis 10. Standjahr)/Erziehungsschnitt: In den ersten fünf Jahren: jährlicher Erziehungsschnitt der Bäume zum Aufbau eines tragfähigen Kronengerüstes. Regelmäßige Kontrolle und Instandhaltung der Baumanbindungen und der Verbissschutzeinrichtungen. Kurzhalten des Bewuchses an der Baumscheibe.

Zur Pflege älterer Obstgehölze (älter als 10 Jahre)/Erhaltungsschnitt fordert der **Kreis Kleve**: Mindestens einmal pro Vertragsperiode fachgerechter Pflegeschnitt mit Nachbehandlung im Folgejahr (Entfernung der Wasserschosse), um das Vergreisen des Kronengerüstes zu verhindern und eine ausreichende Durchlüftung der Krone (Verminderung von Pilzbefall) zu gewährleisten. Versorgung von Wunden und Astbrüchen.

Zur Pflege von Altbäumen/Verjüngungsschnitt fordert der **Kreis Kleve**: Fachgerechter Pflege- oder Verjüngungsschnitt einmal pro Vertragsperiode mit jeweils mindestens einmaliger Nachbehandlung im Folgejahr (Wasserschosse auslichten) oder fachgerechter sukzessiver Schnitt während der gesamten Vertragsperiode zum Neuaufbau eines Traggerüstes. Versorgung von Wunden und Astbrüchen. Absterbende Altbäume als spezieller Lebensraum für bestimmte Insekten und Höhlenbrüter sollten in geringer Anzahl (bis 10 % der Gesamtbaumzahl) erhalten bleiben (Hygiene). Höhlen und Öffnungen im Stamm dürften nicht verschlossen werden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Hinweise würden in die Planung aufgenommen. Grundsätzlich sei eine Konkretisierung der Maßnahmenplanungen einschließlich Abstimmung mit der UNB im Rahmen der Ausführungsplanung vorgesehen.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung, da die Konkretisierung der Maßnahmenplanungen Gegenstand der Ausführungsplanung ist.

B.4.26.4.1.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Der **Kreis Kleve** fordert, im Maßnahmenblatt 61 Nr. E 19 (Nutzungsextensivierung von Grünland) die Nutzungsbeschränkungen konkret zu fassen. Die Eckdaten seien vorzugeben. Es werde empfohlen, das Bewirtschaftungspaket 4156 des Vertragsnaturschutzes – Mähweidennutzung festzulegen. Der Kreis Kleve fordert folgende Beschränkungen: Bewirtschaftungsbeschränkungen vom 15.3. -15.6. - kein Schleppen und Walzen - keine Mahd - keine Beweidung Bewirtschaftungsbeschränkungen nach dem 15.6. - Mahd von einer Seite her (Mahdpflicht) - Abräumung des Mähgutes. Bei Vorkommen gefährdeter bodenbrütender Vogelarten: Pflicht zur Terminverschiebung bis zum Ende der Brutzeit - Beweidung dem Aufwuchs entsprechend - keine Zufütterung - keine Winterbeweidung (1.11.-15.03.). Ferner fordert der Kreis Kleve in Bezug auf ganzjährige Bewirtschaftungsbeschränkungen: - keine Verwendung von Pflanzenschutzmitteln - keine Düngung (eine P-K Düngung und Kalkung (außer Brant- und Löschkalk) nach Bodenanalyse und nach Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde möglich) - keine Verwendung von Gülle, Jauche, Geflügelkot oder flüssigen Sekundärrohstoffdüngers - keine Nachsaat - kein Pflegeumbruch. Der Kreis Kleve betont, dass keine zeitlichen Begrenzungen festgelegt werden sollten, da die Maßnahme für die Dauer der Eingriffs-Ausgleichsfunktion zu erfolgen habe.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Hinweise des Kreises Kleve in die Planung aufgenommen würden. Grundsätzlich sei eine Konkretisierung der Maßnahmenplanungen einschließlich Abstimmung mit der UNB im Rahmen der Ausführungsplanung vorgesehen.

Entscheidung:

Die Forderung des Kreises Kleve nach einer dauerhaften Unterhaltung der Maßnahme E 19 ist berechtigt. Nach § 15 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen solange aufrecht zu erhalten, wie die Eingriffe in Natur und Landschaft wirksam sind.

Die Forderungen des Kreises Kleve in Bezug auf die Konkretisierung der Maßnahmenplanungen sind Gegenstand der Ausführungsplanung und bedürfen keiner Entscheidung.

B.4.26.4.2 Untere Altlastenbehörde

B.4.26.4.2.1 Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept

Der **Kreis Kleve** fordert, bei der Erstellung des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts durch die Vorhabenträgerin frühzeitig beteiligt zu werden. Insbesondere grundsätzliche Fragen zur Probenahme und Analytik seien abzustimmen. Das Konzept bzw. die projektbegleitend erstellten Teilkonzepte seien vor Umsetzung der Unteren Abfallbehörde des Kreises Kleve zur Zustimmung vorzulegen. Sowohl beim Wiedereinbau von ausgehobenen Böden als auch von recyceltem Altschotter oder sonstigen Sekundärbaustoffen seien verschiedene Richtlinien und gesetzlichen Regelungen zu beachten. Sofern der Einbau des Sekundärbaustoffs gemäß den Regelungen der Gemeinsamen Runderlasse „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe)“ und „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau“ des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 geregelt und zulässig sei, benötige der öffentlich-rechtliche Träger der Baulast keine wasserrechtliche Erlaubnis. In anderen Fällen werde eine wasserrechtliche Erlaubnis benötigt.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Ergebnisse aus dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept und aufbauender Untersuchungen sowie die Vorgaben aus den sogenannten Runderlassen fänden im weiteren Verfahren Berücksichtigung und würden mit der Behörde abgestimmt.

Entscheidung:

Es besteht Konsens. Die aufgeführten Runderlasse sind zum 31.07.2023 außer Kraft gesetzt worden, sie wurden durch die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) ersetzt. Die Erlasse sind folglich nicht zu beachten.

B.4.26.4.2.2 Altlastverdachtsflächen

Der **Kreis Kleve** trägt vor, es werde dargestellt, dass eine dem Kreis Kleve bisher unbekannte Altlastverdachtsfläche „ehem. Petroleumkeller“ überbaut werde. Die Einstufung durch die DB AG habe keinen oder geringen Handlungsbedarf ergeben. Da dem Kreis Kleve keinerlei Unterlagen vorlägen, auf deren Grundlage die Einstufung nachvollzogen werden könne, bestünden gegen die Einstufung derzeit Bedenken. Ebenfalls werde nicht dargestellt, wie im weiteren Verfahren mit dieser Verdachtsfläche umgegangen werden solle - ob noch weitere Untersuchungen geplant seien, oder ob die Problembearbeitung mit der historischen Erkundung abgeschlossen werde.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, durch das Sachverständigenbüro Krauss & Partner Oldenburg sei eine historische Erkundung für den Standort Emmerich durchgeführt worden. Der

Gutachter habe die Fläche in die Kategorie G (geringer bzw. kein Handlungsbedarf) eingestuft. Aufgrund der sachverständigen Feststellungen seien keine weiteren Untersuchungen vorgesehen. Die historischen Erkundungen sind abgeschlossen.

Entscheidung:

Die Bedenken des Kreises Kleve bezüglich der Fläche „ehem. Petroleumkeller“ sind somit gegenstandslos geworden.

Des Weiteren trägt der **Kreis Kleve** vor, es sei eine weitere Fläche in unmittelbarer Nähe der Bahntrasse als altlastverdächtige Fläche erfasst worden. Es handele sich um die Altablagerung „ehem. Tongrube“ (Az. 69 32 02-1124), die mit bisher unbekannten Materialien verfüllt worden sei. Die Altablagerung befände sich südlich der Bahnstrecke zwischen km 57,540 und km 57,650. Hier könnten für Bauwerk Nr. 414 (Zuwegung für Rettungseinsatz/Wendekreis) Probleme bei der Gründung auftreten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert die Altlastenverdachtsfläche „ehem. Tongrube“ sei der Vorhabenträgerin bisher nicht bekannt gewesen. Die Fläche sei für die Anlage eines Wendekreises für die Feuerwehr dauerhaft zu erwerben und werde in den betreffenden Unterlagen der GUP und UVS (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlagen 12) ergänzt.

Entscheidung:

Es bedarf keiner weiteren Regelung im Planfeststellungsbeschluss.

B.4.26.4.3 Brand- und Katastrophenschutz

Die Forderung des **Kreises Kleve** nach Vorlage eines Brandschutzkonzeptes ist durch die Erstellung des Konzeptes Notfall und Streckensicherheit erfüllt worden (siehe Anlage 20 zu diesem Planfeststellungsbeschluss).

B.4.26.4.3.1 Maßnahmen während der Bauphase

Der **Kreis Kleve** fordert, dass alle Maßnahmen während der Bauphase, die Auswirkungen auf die Aufgabenerledigung des Rettungsdienstes oder der Feuerwehren hätten, rechtzeitig vorher schriftlich der Leitstelle für Feuerschutz und Rettungsdienst des Kreises Kleve, Nassauerallee 15-23, 47533 Kleve, Telefax 02821 -771-161 anzuzeigen seien. Dies gelte insbesondere für die Sperrung von Übergängen, Unterführungen, Straßenabschnitten o.ä.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, eine rechtzeitige Beteiligung werde zugesichert.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.26.4.3.2 Gesundheitsangelegenheiten

Der **Kreis Kleve** fordert, dass Gesundheitsgefährdungen durch die von der geplanten Erweiterung der Betuwe-Linie verursachten Luftschadstoff-, Lärm- bzw. Schallimmissionen sowie Erschütterungen für die betroffene Bevölkerung in Emmerich am Rhein - Praest zweifellos ausgeschlossen werden müssten. Dazu sei sicher zu stellen, dass die Anforderungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften (z. B. 16. BImSchV) durch Berücksichtigung geeigneter aktiver und/oder passiver Maßnahmen dauerhaft und sicher eingehalten würden, damit durch die entstehenden (Schadstoff-) Immissionen und Erschütterungen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen insbesondere auf die schutzbedürftigen Wohnnutzungen im Umfeld des Gleiskörpers zu besorgen seien.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass in der UVS die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen und die menschliche Gesundheit in den genannten Aspekten gemäß den Anforderungen des UVPG beschrieben und bewertet sowie durch geeignete Maßnahmen möglichst vermieden oder auf ein unerhebliches Maß reduziert worden seien. Die ABS 46/2 sei im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 3.3 gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schalltechnisch untersucht und beurteilt worden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte würden Gesundheitsbeeinträchtigungen durch den Ausbau und Betrieb der ABS 46/2 ausgeschlossen. Ebenso seien entsprechende erschütterungstechnische Untersuchungen durchgeführt worden. Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen seien in keinem Fall zu befürchten. In der Erschütterungstechnischen Untersuchung, die als Anlage 14 den Planfeststellungsunterlagen beiliege, würden zur Beurteilung von Erschütterungen aus der Bahnstrecke die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 herangezogen. Dabei handele es sich um das maßgebliche Regelwerk mit strengen Anforderungen an den Schienenverkehr. Wenn notwendig existierten bewährte Erschütterungsschutzsysteme in Form einer elastischen Lagerung des Oberbaus. Die Wirksamkeit eines Erschütterungsschutzsystems werde an die Last und die Anregungsfrequenz angepasst. Solche Schutzmaßnahmen seien vielfach bewährt und würden auch beim vorliegenden Projekt zu einer effektiven Minderung der Erschütterungsimmissionen führen.

Entscheidung:

Den Forderungen wird durch die Planung der Vorhabenträgerin und durch Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss Rechnung getragen (siehe oben A.4.6).

B.4.26.4.4 Untere Wasserbehörde

Die **Untere Wasserbehörde** des Kreises Kleve nimmt wie folgt Stellung: Hinsichtlich der BÜ-Ersatzmaßnahme Nr. 42 bestehe noch Klärungsbedarf. Das in der wasserrechtlichen Vorabstimmung mit der Vorhabenträgerin hier noch vorgesehene Regenrückhaltebecken sei nun-

mehr entfallen. Eine Begründung (rechnerischer Nachweis der ausreichenden hydraulischen Leistungsfähigkeit des Gewässers „W 3“) sei den Planfeststellungsunterlagen jedoch leider nicht zu entnehmen. Die Untere Wasserbehörde weise darauf hin, dass die Ortschaften Praest und Dornick größtenteils über diesen Graben entwässerten. Insbesondere der zusätzliche Qualmwasseranfall bei Rheinhochwasser könne zu Rückstauungen und Überschwemmungen führen. Die sich durch die Neuplanung ergebene hydraulische Situation sei daher kurzfristig mit dem für die Vorflut verantwortlichen Deichverband Bislich-Landesgrenze abzustimmen.

Des Weiteren führt die **Untere Wasserbehörde** aus, im Einflussbereich von Altablagerungen und Altstandorten könne im Rahmen von Grundwasserhaltungen verunreinigtes Grundwasser gefördert werden. Zur Überprüfung, ob eine schadlose Einleitung in Gewässer möglich sei, sei vorher eine Untersuchung des Grundwassers notwendig. Die Zulässigkeit der Einleitung sei in diesem Fall durch die zuständige Behörde zu prüfen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Umverlegung des Gewässers W3 sei aufgrund der Planung der BÜ-Ersatzmaßnahme in km 56,648 (EÜ Broichstraße mit Trog) erforderlich, da das Gewässersystem durch den Trog unterbrochen werde. Es sei daher geplant, das Gewässer bahnlinks entlang der Trogwand Richtung B 8 zu führen und dort mit einem Durchlass DN 1000 die Straßenseite zu wechseln. Im weiteren Verlauf werde dann das bestehende Grabensystem umfunktioniert und das Gewässer zurück an die Bahnlinie geführt. In der ursprünglichen Planung sei ein Retentionsraum enthalten und auch eine Drossel vor der Einleitung geplant gewesen. Im Zuge der Abstimmungen mit dem Deichverband sei es zu einer Umplanung und dem Wegfall sowohl dieses Drosselorgans als auch des Retentionsraums gekommen. Vermutlich aufgrund eines Kommunikationsproblems sei anstatt nur der Drossel auch der Retentionsraum entfallen. Mögliche Änderungen der Planung: Die bahnlinks liegende Fläche, die während der Bauzeit als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt werde, werde als Retentionsraum genutzt. Der derzeit geplante Graben werde dahin geöffnet. Dieses sei mit dem Eigentümer der Weide (Flur 4, Flurstück 167) abzustimmen. Der geplante Durchlass DN 1000 (unter der Broichstraße) bleibe erhalten. Die Größe des Durchlasses sei mit dem Deichverband abzustimmen, da die Wassermenge der zulaufenden Gewässer der Vorhabenträgerin nicht bekannt sei. Des Weiteren wäre die Öffnung der vorhandenen Verrohrung im Bereich der Feuerwehr denkbar. Dadurch würden aber die Parkplätze wegfallen. Diese könnten auf der anderen Seite der Straße neu errichtet werden. Eine Alternative hierfür wäre die Erstellung eines neuen Durchlasses unter der Zufahrt für Rettungseinsätze und diesen an ein weiteres Regenrückhaltebecken (Retentionsraum) anzuschließen.

Zu den Grundwasserabsenkungen erwidert die **Vorhabenträgerin**, die Thematik sei in der UVS geprüft worden. Beim Bau der drei Trogbauwerke EÜ(F) Sulenstraße, EÜ Praestsches Feld und EÜ Broichstraße würden Grundwasserabsenkungen weitgehend vermieden (s. Anlage 12.2, Kapitel 4.2.3). Zudem seien im Umfeld dieser Bauwerke keine Altstandorte und Altablagerungen verzeichnet (s. Karte Anlage 12.6).

Entscheidung:

Der Forderung, sich mit dem Deichverband Bislich-Landesgrenze abzustimmen, ist die Vorhabenträgerin bereits nachgekommen. Die Bedenken der unteren Wasserbehörde hinsichtlich der Grundwasserabsenkungen sind gegenstandslos, da im Umfeld der geplanten Trogbauwerke keine Altstandorte und Altablagerungen verzeichnet sind. Es bedarf keiner weiteren Entscheidung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

B.4.26.5 Landesbetrieb Straßenbau NRW (T 19)

B.4.26.5.1 Bundesstraße 8

Der **Landesbetrieb Straßenbau NRW** teilt mit, von diesen Planungen seien die Belange der in seiner Baulast stehenden Bundesstraße 8 betroffen. Zu dem geplanten Vorhaben nehme der Landesbetrieb wie folgt Stellung: Es lägen keine Verkehrsgutachten mit Leistungsnachweisen für die vorgesehenen neuen Anbindungen sowie die vorhandene auszubauende Anbindung an die B 8 Straßen vor. Eine abschließende Beurteilung sei daher nicht möglich. Dies gelte insbesondere für die Anbindungen „SÜ Baumannstraße“, „EÜ Praestsches Feld“ und „EÜ Broichstraße“. Die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer (gesicherte Querungsmöglichkeiten“ seien zu berücksichtigen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Ersatzmaßnahmen richteten sich nach dem EKrG in Abstimmung zwischen dem Baulastträger der Schiene und dem Straßenbaulastträger. Die Verkehrsgutachten für die Anbindungen „EÜ Praestsches Feld“ und „EÜ Broichstraße“ seien zwischenzeitlich erstellt. Danach seien die beiden Knoten ausreichend leistungsfähig. Der Knoten der Anbindung „EÜ Praestsches Feld“ erreiche die Qualitätsstufe B. Der Knoten der Anbindung „EÜ Broichstraße“ erreiche die Qualitätsstufe D. Im Gutachten werde die Einrichtung eines separaten Linksabbiegers von der B 8 in die Broichstraße empfohlen, was zu einer Qualitätsstufe C führen würde. Die Notwendigkeit dieses Umbaus des Knotens sei im Verfahren zu klären und festzulegen. Die Straßenüberführung (SÜ) Baumannstraße sei nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Unabhängig davon wird der Knoten B 8 / Baumann- bzw. Kerstenstraße nicht umgebaut.

Entscheidung:

Die Forderung nach einer Vorlage eines Verkehrsgutachtens mit Leistungsnachweisen für die vorgesehenen neuen Anbindungen an die B 8 Straßen wird zurückgewiesen. Hierauf besteht kein Anspruch.

B.4.26.5.2 Nutzung der Offenbergallee

Der **Landesbetrieb Straßenbau NRW** führt aus, die Offenbergallee schließe an die freie Strecke der B 8 an, sie solle aus privatem Eigentum in das der Stadt Emmerich übergehen. Es handele sich um eine bislang bestandsgeschützte Zufahrt und somit um eine Sondernutzung nach den Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Für die Nutzung als Rettungsweg für die Bahntrasse werde im Interesse des Allgemeinwohls die Erteilung der notwendigen Erlaubnis gemäß §8 Absatz 1 Satz 2 des FStrG in Aussicht gestellt. Soweit für die zukünftige Nutzung als Rettungsweg bauliche Änderungen an der Einmündung der Offenbergallee notwendig seien, bedürften diese ebenfalls der Erlaubnis der Straßenbauverwaltung. Die Offenbergallee dürfe nicht als öffentliche Erschließungsstraße in Ergänzung der Hermann-Hilgers-Straße zur B 8 dienen - dies sei durch geeignete bauliche Maßnahmen zu unterbinden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, für die Nutzung als Baustraße seien keine Änderungen an der Offenbergallee geplant. Die Alleebäume entlang der Offenbergallee würden dabei besonders geschützt (Kronenbereich, Wurzelbereich, Stamm etc.). Die Verbindung zwischen der Offenbergallee und der Hermann-Hilgers-Straße oder der B 8 könne durch Absperrpfosten unterbunden werden, die von den Rettungskräften bei Bedarf geöffnet werden könnten.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Regelung im Planfeststellungsbeschluss.

B.4.26.5.3 Schleppkurvennachweise, Querprofile

Der **Landesbetrieb Straßenbau NRW** fordert für die Knotenpunkte Schleppkurvennachweise. Des Weiteren seien für eine fachgerechte Beurteilung Querprofile der Aus- und Neubaubereiche im Zuge der Landes- und Bundesstraßen erforderlich. In den Lageplänen fehle die Darstellung des alten schützenswerten Baumbestandes insbesondere entlang der B 8.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Forderung nach Schleppkurvennachweisen werde für die neuen Knoten berücksichtigt. Für die unveränderten Knoten nehme die Vorhabenträgerin an, dass keine Nachweise notwendig seien. Zu den Aus- und Neubaubereichen der Landes- und Bundesstraßen würden in den weiteren Abstimmungen Querprofile nachgereicht. In den Lageplänen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 10.3) seien die Baumbestände entlang der im Untersuchungsraum liegenden Teile

der B 8 als abgegrenzte Biotoptypen dargestellt, soweit dies maßstabsbedingt möglich und sinnvoll sei. Die Baumbestände wurden im Rahmen der Maßnahmenplanung des LBP (Schutzmaßnahmen, Kompensation) berücksichtigt.

Entscheidung:

Den obigen Forderungen des Kreises Kleve ist somit Genüge getan.

B.4.26.5.4 Straßenbegleitgrün, Baustelleneinrichtungsflächen

Der **Landesbetrieb Straßenbau NRW** weist auf den erforderlichen Schutz des Straßenbegleitgrüns hin. Sofern solches beseitigt werden müsse oder erhebliche Eingriffe erforderlich seien, dürfe dies nur nach vorheriger Absprache mit der Straßenbauverwaltung (SBV) erfolgen. Eine Entschädigung des Werteverlustes sei erforderlich. Darüber hinaus seien notwendige Ersatz- und Ausgleichspflanzungen bzw. -maßnahmen durch und zu Lasten der DB vorzunehmen. Die Inanspruchnahme von SBV-Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen dürfe nur nach Absprache mit der SBV und nach deren Vorgaben erfolgen um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 8 nicht zu gefährden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert: Sofern für die dargestellte Planung Teile des vorhandenen Straßenbegleitgrüns beseitigt werden müssten, sei dies im Landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt und bilanziert worden. Entsprechende Kompensationsmaßnahmen seien ausgewiesen. Für an das Baufeld angrenzende, bedeutsame Bestände von Straßenbegleitgrün seien im Landschaftspflegerischen Begleitplan erforderlichenfalls Schutzmaßnahmen ausgewiesen. Vor der Inanspruchnahme der Flächen werde sich die Vorhabenträgerin mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW in Verbindung setzen.

Entscheidung:

Die Forderungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW sind demnach bereits in der Planung der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden.

B.4.26.5.5 Straßenbefestigungen, Schutzeinrichtungen

Der **Landesbetrieb Straßenbau NRW** fordert, dass die Befestigung von zurückgebauten Bahnüberübergängen bzw. deren bisherige Anbindung an das vom Landesbetrieb betreute Straßennetz auf Straßeneigentum restlos zu beseitigen seien und die Fläche zu renaturieren sei. Zukünftige Unterhaltungszuständigkeiten, Grenzverläufe und Eigentumsverhältnisse richteten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen. Für die notwendigen elektrotechnischen Anlagen/Signalanlagen der Bahnanlage im Einwirkungsbereich der klassifizierten Straßen sei die Notwendigkeit von Schutzeinrichtungen/Rückhaltesystemen gemäß RPS zu überprüfen und ggf. zu errichten. Ein entsprechender Nachweis sei zu erbringen. Es sei Sorge dafür zu tragen, dass kein Niederschlagswasser von den neuen Anbindungen auf die

Fahrbahn der B 8 läuft da ansonsten im Winter und bei Regenereignissen mit Verkehrsgefährdungen zu rechnen ist.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die ausgebauten Materialien auf den zurückgebauten Fahrbahnabschnitten im Bereich der Bahnübergänge würden fachgerecht entsorgt. Durch den Rückbau von Bahnübergängen freiwerdende Flächen würden in die Maßnahmenplanung des LBP einbezogen (vgl. Pläne Anlage 10.4). Im Zuge der weiteren Planungsphasen werde bei Rückbauten von Bahnübergängen auch die Notwendigkeit von Schutzeinrichtungen überprüft und ggfs. ergänzt. Der Forderung bezüglich des Niederschlagswassers werde nachgekommen und ihre Einhaltung im Zuge der weiteren Planungen abgestimmt und nachgewiesen.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin hat allen Forderungen zugestimmt. Es bedarf keiner Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss.

B.4.26.5.6 Neuanbindung der städtischen Straße „Praestsches Feld“

Der **Landesbetrieb Straßenbau NRW** verweist für die neue Einmündung mit der B 8 darauf, dass die Leistungsfähigkeitsnachweise der verbleibenden und neuen Knoten nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001 (HBS 2001) (unter Berücksichtigung von LSA, ÖPNV, etc.) zu erstellen seien. Die Verkehrsprognose müsse für das Jahr 2025 aufgestellt werden. Die Leistungsfähigkeit der B 8 müsse unter Berücksichtigung der neuen und bestehenden Knotenpunkte gewährleistet sein. Die vorliegenden Pläne seien für eine technische Prüfung nicht ausreichend. Eine Detailabstimmung der Ausführungsplanung ist zwingend erforderlich.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Verkehrsgutachten für die Anbindungen „EÜ Praestsches Feld“ und „EÜ Broichstraße“ zwischenzeitlich erstellt worden seien. Danach seien die beiden Knoten ausreichend leistungsfähig. Der Knoten der Anbindung „EÜ Praestsches Feld“ erreiche die Qualitätsstufe B. Die Detailabstimmung der Ausführungsplanung werde zugesagt.

Entscheidung:

Es besteht kein Entscheidungsbedarf im Planfeststellungsbeschluss.

B.4.26.5.7 Bauwerksverzeichnis Ziffer 827

Der **Landesbetrieb Straßenbau NRW** teilt mit, aus Verkehrssicherheitsgründen (Schlechte Sichten, Kurvenlage, Böschungsbereich) bestünden erhebliche Bedenken gegen die Baustelleneinrichtungsfläche zwischen B 8 und Bahnlinie (Ziffer 827 des Bauwerksverzeich-

nisses). Flächen der Bundesstraßenverwaltung würden dafür nicht zur Verfügung gestellt. Die eventuelle Nutzung der vorhandenen, westlich dieser Fläche liegenden Zufahrt als Baustellenzufahrt bedürfe der Erlaubnis des Landesbetriebs.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die genannte Baustelleneinrichtungsfläche sei zum einen für die Öffnung (Rückbau) des nicht mehr benötigten Durchlasses des bahnparallelen Gewässers und zum anderen für den Neubau des Durchlasses in km 56,447 vorgesehen. Für die Öffnung des nicht mehr benötigten Durchlasses sei lediglich in einem sehr begrenzten Zeitfenster die vorübergehende Nutzung der Zufahrt und der im unmittelbaren Umfeld angrenzenden Flächen zur Beräumung und zum Abtransport des Schutts erforderlich. Ein Abbruch dieses Durchlasses von der Gleisseite aus wäre nur mit einem sehr großen Aufwand umsetzbar. Auf die Baustelleneinrichtungsfläche Nr. 827 könne für den Neubau des Ökotunnels in km 56,447 verzichtet werden, wenn dafür der vorhandene Bahnweg bahnrechts einschließlich der Fläche bis zum verlegten neuen Bahnweg genutzt würde. Die Verlegung des Bahnweges (und der darauf liegenden Baustraße) wäre dafür dann als erste Maßnahme vorweg zu erstellen, um den Verkehr aus dem Baufeld raushalten zu können. Die vorgesehene Ausweichbucht müsste ebenfalls als Baustelleneinrichtungsfläche nutzbar sein und stünde dann für Baustellenverkehr anderer Baumaßnahmen an der Strecke nicht zur Verfügung und müsste daher zeitweilig verlegt werden. Der neue Bahnseitengraben könne erst nach Beräumung der Baustelleneinrichtungsfläche hergestellt werden. Derzeit nicht überschaubar sei die Notwendigkeit einer Wasserführung bahnrechts im vorhandenen Seitengraben. Sollte diese notwendig sein, müsse der Graben über die Länge der Baustelleneinrichtungsfläche bauzeitlich verrohrt geführt werden.

Entscheidung:

Die Forderung nach einem Verzicht auf die Baustelleneinrichtungsfläche Nr. 827 wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass diese Fläche für die Öffnung (Rückbau) des nicht mehr benötigten Durchlasses des bahnparallelen Gewässers und zum anderen für den Neubau des Durchlasses in km 56,447 erforderlich ist. Die allgemeinen Sicherheitsbedenken des Landesbetriebs Straßenbau müssen dagegen zurückstehen.

B.4.26.5.8 Bauwerksverzeichnis Ziffer 455

Der **Landesbetrieb Straßen NRW** nimmt Stellung zu dem Bauwerksverzeichnis Nr.455.

Hierbei handelt es sich um den Neubau einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel im Bereich des Knotenpunktes Reeser Str./Broichstraße mit einer Breite von 2,50 m und einer Aufstellfläche von 4,00 m. Vorgesehen ist die Verziehung der Fahrbahnränder auf einer Län-

ge von jeweils 20 m, sodass der bestehende Regequerschnitt mit einer Fahrstreifenbreite von 3,75 m beibehalten werden kann. Die Verziehungslänge der Fahrbahn sei mit 20 m für eine Landstraße mit durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) von 7784 KFZ (mit einem Schwerverkehrsanteil von 506 Fahrzeugen pro Tag) zu kurz gewählt. Die Befahrbarkeit von Schwerverkehrsfahrzeugen sei nachzuweisen. In der Detailplanung seien die Planungsparameter darzustellen

Zu der Bauwerksverzeichnis Nr. 456 führt der **Landesbetrieb Straßen NRW** aus, die Verziehungslänge sei hier mit 48 m angegeben. Eine Befahrbarkeit von Schwerverkehrsfahrzeugen sei hier sicherlich besser gegeben als bei der Verziehung auf 20 m wie im BW 455 dargestellt. In der Detailplanung seien die Planungsparameter darzustellen.

Zu Lageplan 5.1, Blatt 3, Neue Einmündung L 7 (Reeser Straße)/Praestsches Feld trägt der **Landesbetrieb Straßen NRW** vor: Am Einmündungsbereich sei eine Mittelinsel als Querungshilfe dargestellt für die Radfahrenden bzw. zu Fuß Gehenden über die L 7 (Reeser Straße). Eine detaillierte Planung mit allen planungsrelevanten Parameter sei nach dortiger Kenntnis noch nicht vorgelegt. Augenscheinlich sei die Rückverziehung des Fahrstreifens von Rees in Fahrtrichtung Emmerich sehr kurz gewählt.

Zu dem Lageplan 5.1, Blatt 5: Knotenpunkt L 7 (Reeser Straße)/Broichstraße/Hubertusstraße führt der **Landesbetrieb Straßen NRW** aus: Am Knotenpunkt sei eine Mittelinsel als Querungshilfe für die Radfahrenden bzw. zu Fuß Gehenden da gestellt. Eine detaillierte Planung mit allen planungsrelevanten Parameter sei nach hiesiger Kenntnis noch nicht erstellt worden. Im weiteren Planungsprozess sei eine detaillierte Ausarbeitung der beiden Knotenpunktbereiche vorzulegen und mit Straßen NRW abzustimmen

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet, für die geplanten Anschlussbereiche der Straßen seien die entsprechenden Richtlinien des Straßenbaus anzuwenden. Die Einwendungen vom Landesbetrieb Straßenbau NRW seien planerisch zu prüfen, nach Bearbeitung mit den zuständigen Stellen des Landesbetriebes abzustimmen und in der weiteren Planung und Ausführung zu berücksichtigen.

Entscheidung:

Es besteht Konsens.

B.4.26.5.9 Grunderwerb

Der **Landesbetrieb Straßenbau NRW** weist darauf hin, dass die Eintragung von Grunddienstbarkeiten auf Straßeneigentum nicht gestattet werde. Entweder bestünden gesetzliche Rechte und Verpflichtungen oder es würden vertragliche Regelungen abgeschlossen. Die Mitbenutzung bzw. der Erwerb von Straßenflächen (inkl. Böschungen, Entwässerungsanla-

gen etc.) sowie die Eintragung einer Grunddienstbarkeit bspw. für Biotopentwicklungsflächen ohne mögliche landwirtschaftliche Nutzung werde ebenfalls nicht gestattet. Zukünftige Unterhaltungszuständigkeiten, Grenzverläufe und Eigentumsverhältnisse richteten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen. Auf die Duldungspflicht nach § 4 EKrG hinsichtlich der Straßenflächen in Kreuzungsbereichen werde hingewiesen. Ein Erwerb der Straßenflächen sei daher dort nicht notwendig.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Hinweise zu den Grunddienstbarkeiten würden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt. Zudem erwerbe die Vorhabenträgerin keine Verkehrsflächen des Landesbetriebs. Bei sämtlichen in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesenen Erwerbsflächen des Landesbetriebs handelt es sich um Erwerb für Dritte zugunsten des Landesbetriebs. An den Eigentumsverhältnissen ändere sich in diesem Fall nichts.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss.

B.4.26.6 Stadtwerke Emmerich am Rhein GmbH (T 22)

Die **Stadtwerke Emmerich am Rhein GmbH** weist auf die folgenden Versorgungsleitungen hin, die durch die Baumaßnahme betroffen seien und verlegt werden müssten:

- Die Strom-Mast-Station zur Stromleitung BW-Nr. 662 im Bereich des Wendehammers in der Kerstenstraße sei durch eine Kompakt-Trafostation an anderer Stelle zu ersetzen. Die Fläche mit der laufenden Nummer 7a im Grunderwerbsverzeichnis (Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 429) sei um eine Fläche von 33 m² zu erweitern.
- Die Versorgungsleitungen BW-Nr. 662 (Strom), BW-Nr. 691 (Wasser) und BW-Nr. 642 (Gas) im Bereich des BÜ Kerstenstraße seien auf das Grundstück der Gemeinde Emmerich am Rhein Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 521 zu verlegen.
- Die bahnparallelen Versorgungsleitungen BW-Nr. 668 (Strom), BW-Nr. 694 (Wasser) und BW-Nr. 646 (Gas) im Bereich der EÜ Praestsches Feld seien auf das Grundstück der Stadt Emmerich am Rhein, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstücke 1367 und 609 zu verlegen.
- Die bahnparallelen Versorgungsleitungen BW-Nr. 671 und 674 (Strom), BW-Nr. 695 und 696 (Wasser) und BW-Nr. 646 und 647 (Gas) seien dem neuen Straßenverlauf des Bahnweges anzupassen.

- Die Versorgungsleitungen BW-Nr. 675 (Strom) und BW-Nr. 698 (Wasser), seien dem neuen Straßenverlauf der Broichstraße anzupassen, indem sie auf das Grundstück der Stadt Emmerich am Rhein, Gemarkung Praest, Flur 4, Flurstück 25 verlegt würden.
- Das Stromkabel BW-Nr. 669 (Strom), welches bei Bahn-km 54,998 die Strecke kreuze, sei auf das Grundstück der Stadt Emmerich am Rhein, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 92 umzulegen, sodass die neue Bahnkreuzung bei Bahn-km 55,006 erfolge.

Die für die Umverlegung erforderlichen Grundflächen seien seitens der Vorhabenträgerin durch eine Dienstbarkeit zugunsten der Stadtwerke Emmerich am Rhein GmbH zu sichern.

Außerdem verweist die **Stadtwerke Emmerich am Rhein GmbH** auf einige allgemeine Punkte hinsichtlich der Beteiligung der Leitungsträger im Bau- und Planungsprozess und der zu berücksichtigenden Schutzvorkehrungen. Die Vorhabenträgerin sei verpflichtet, sich über den Verlauf der Leitungen zu erkundigen und müsse die Stadtwerke Emmerich am Rhein GmbH rechtzeitig über den Bauablauf informieren. Der Bestand der Leitungen dürfe durch die Bauarbeiten nicht gefährdet werden und ein unterbrechungsfreier Betrieb sei zu gewährleisten. Vor Beginn der Planung von Baumstandorten sei der vorhandene Leitungsbestand zu erheben und zu berücksichtigen. Bäume oder tiefwurzelnde Sträucher dürften nicht über unterirdische Leitungen oder im Arbeitsbereich von Verbindungseinrichtungen der unterirdischen Leitungen gepflanzt werden. Insbesondere sei das DVGW-Arbeitsblatt GW 125 zu beachten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass sie alle Hinweise zu den vorhandenen Versorgungsleitungen, die von der Maßnahme betroffen seien, zur Kenntnis genommen habe. Die technischen Abstimmungen und die Abstimmung über die Verlegung bzw. Sicherung der einzelnen Leitungen würden im Rahmen der weiteren Planungsphase mit dem Versorgungsunternehmen durchgeführt. Die Planung und Durchführung der Leitungsänderungsmaßnahmen seien aber durch das Versorgungsunternehmen selbst vorzunehmen und würden in der weiteren Planung der Vorhabenträgerin berücksichtigt. Umbau und Anpassung erfolgten entsprechend der gültigen technischen Vorschriften im Rahmen der vorhandenen vertraglichen Regelungen bzw. neuer Vereinbarungen.

Diese Erwiderung bezeichnet die **Stadtwerke Emmerich am Rhein GmbH** als unzureichend. Sie sei trotz der Betroffenheit vieler Leitungen bislang nicht in die Planung eingebunden worden und eine ausreichende Abstimmung sei bislang nicht erfolgt. Ohne Detailplanung der Vorhabenträgerin könne auch keine Leitungsänderungsvereinbarung geschlos-

sen werden. Die Stadtwerke Emmerich GmbH fordert daher Abstimmungsgespräche, in denen dargelegt werden müsse, welche Versorgungsleitungen umlegungsbedürftig seien und welche – durch Schutzmaßnahmen abgesichert – am aktuellen Standort verbleiben könnten. Außerdem habe die Vorhabenträgerin die von ihr verursachten Maßnahmen zu planen und die Beauftragung und Kostenübernahme sicherzustellen.

Nach Kenntnis der Anhörungsbehörde, die auf einem an sie gerichteten Schreiben der Vorhabenträgerin vom 25.02.2021 beruhe, seien inzwischen mit der Stadtwerke Emmerich am Rhein GmbH Abstimmungsgespräche geführt worden, wobei die letzten am 27.11.2020 und 26.01.2021 stattgefunden hätten.

Entscheidung:

Der Forderung der Stadtwerke Emmerich am Rhein GmbH nach Durchführung von Abstimmungsgesprächen ist die Vorhabenträgerin mittlerweile nachgekommen. Es bedarf hierzu keiner Entscheidung. Kostenregelungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

B.4.26.7 Technische Werke Emmerich am Rhein GmbH - TWE (T 23)

Die **Technische Werke Emmerich GmbH (TWE)** weist auf ihre Kanalisationsleitungen hin, die durch die Planung berührt würden. Neben den von ihr vorgenommenen, bereits im Ausgangsverfahren vorgetragenen Planungen, nennt die TWE folgende geplante Verlegungen, die auf mit der DB geschlossenen Gestattungsverträgen beruhten:

- Anders als dies noch in der Stellungnahme zum Ausgangsverfahren vorgesehen gewesen sei, sollten die Kreuzungen der Bahnlinie mit den Abwasserdruckrohrleitungen samt Stromkabel bei Bahn-km 56,162, Bahn-km 55,284, Bahn-km 54,707 und bei Bahn-km 54,536 aufgegeben und an anderer Stelle durch eine Querung mit weiteren Versorgungsleitungen in einem gemeinsamen Schutzrohr verlegt werden.
- Laut TWE sei für den Bergerweg zwischen der Kerstenstraße und dem Haus Nr. 35 eine neue Straßenentwässerung erforderlich. Dafür sei unter anderem die Erstellung eines Entwässerungskanals parallel zur Bahntrasse vorgesehen. In diesem Zuge solle auch die Verlegung der vorhandenen Abwasserdruckleitung und Stromversorgungsleitung der TWE durchgeführt werden; auch weitere Leitungen der Stadtwerke Emmerich am Rhein GmbH könnten vor Beginn der Baumaßnahmen verlegt werden. Diese neuen Leitungen seien während der Baumaßnahme durch geeignete Maßnahmen vor Beschädigungen zu schützen.
- Die Abwasserdruckrohrleitung im Bereich des Bahnwegs kreuze die geplante EÜ Praestsches Feld und werde daher während der Bauzeit für die EÜ zurückgebaut.

Für den provisorischen Betrieb des Abwassersystems seien am jeweiligen Ende ein Spülhydrant und ein Kugelhahn als Absperrelement vorzusehen.

- Im Bereich der EÜ(F) Sulenstraße, Einmündung Brillackweg, seien die Abwasserdruckleitung inklusive Armaturen und der vorhandene Straßenentwässerungskanal der geänderten Fahrbahneinbindung anzupassen. Die verbleibenden Abwasserleitungen einschließlich der Armaturen seien während der Baumaßnahme in ihrer Lage zu sichern, vor Beschädigungen zu schützen und bedienbar zu halten.
- Im Bereich der Reeser Straße von Bahn-km 54,900 bis Bahn-km 55,000 seien die vorhandenen Abwasserleitungen einschließlich der Armaturen während der Baumaßnahmen in ihrer Lage zu sichern, vor Beschädigungen zu schützen und ständig bedienbar zu halten. Beim Abriss der Häuser Nr. 567 und 573 sei die vorhandene Kleinpumpstation (Nr. 714) ebenfalls entsprechend zu sichern und die Zuleitung am Pumpwerk ordnungsgemäß wasserdicht zu verschließen.
- Das Grundstück Bahnweg 178 werde durch ein Kleinpumpwerk der TWE entwässert. Die zugehörige Abwasserdruckleitung von Bahn-km 56,090 bis 56,150 sei nach Norden parallel zur bestehenden Leitung neu zu verlegen. Die Leitung für das ebenfalls durch ein Klein-pumpwerk entwässerte Grundstück Bahnweg 185 sei aufzugeben und neu entlang der neuen Trasse des Bahnwegs Richtung Norden bis zur Grünen Straße in die vorhandene Leitung in der Grünen Straße einzubinden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass sie alle Anmerkungen zur Kenntnis genommen habe und im weiteren Planungsverlauf berücksichtige. Im Zuge der weiteren Planungsphasen würden die Leitungsanpassungen mit detaillierten Planunterlagen vertieft. Die Anpassungen der Leitungen würden auf Grundlage der vorliegenden Gestattungsverträge in Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber durchgeführt und abgerechnet. Die Umverlegung der Leitungen habe aber grundsätzlich durch den Leitungsbetreiber zu erfolgen und werde nicht von der Vorhabenträgerin geplant.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung.

Die **Technische Werke Stadt Emmerich am Rhein GmbH** (TWE) ergänzt zum **3. Deckblatt** ihre Stellungnahme dahingehend**,** dass die zunächst abgegebene Stellungnahme keine Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen enthalte, da von einer vollständigen Kostenübernahme durch den Bund, die DB und das Land NRW ausgegangen worden sei, entsprechend der Regelung des § 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG). Der Auffassung der Vorhabenträgerin, die Leitungen seien auf der Grundlage der bestehenden Gestattungsver-

träge zu verlegen, werde widersprochen. Die darin in § 5 enthaltenen Regelungen zur Kostentragung seien nicht anwendbar, da sie ohne gesetzliche Grundlage von § 13 EKrG abwichen.

Zur Kostenfrage erwidert die **Vorhabenträgerin**, bei den hier in Rede stehenden Abwasserleitungen handele es sich schon nicht um Kreuzungsanlagen im Sinne des EKrG. Entsprechend seien zulässigerweise Gestattungsverträge mit expliziten Kostenregelungen geschlossen worden. Überschneidungen zwischen den Regelungen bestünden nicht. Zur Klärung werde ein gemeinsamer Termin angeboten.

Entscheidung:

Eine Entscheidung erübrigt sich, da Kostenfragen nicht Gegenstand der Planfeststellung sind.

B.4.26.8 DeutscheTelekom Netzproduktion GmbH (T 33)

Die **Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH** nimmt zur ursprünglichen Planung wie folgt Stellung: Veränderungen der Telekommunikationslinien seien im gesamten Ausbaubereich erforderlich. Die Kosten für die Verlegung der Leitungen seien nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz durch den Verursacher zu tragen. Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH bitte darum, der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, dass diese für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und mit der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH abzustimmen habe, damit Kostenübernahmevereinbarung, Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen der Telekom usw. rechtzeitig eingeleitet werden könnten. Für ihre Baumaßnahmen benötige die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH eine Vorlaufzeit von 6 Monaten. Sie bitte darum, ihr nach dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses zu übersenden.

Zur 2. Deckblattplanung ergänzt die **Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH** ihre Ausführungen dahingehend, dass im Ausbaubereich die im Bauwerksverzeichnis unter lfd. Nr. 621 bis 633 aufgeführten Telekommunikationslinien der Telekom vorhanden seien, die infolge des Vorhabens gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Die erforderlichen Maßnahmen seien bereits in mehreren Abstimmungen mit der DB erörtert worden. Bisher nicht betrachtet sei die Auswirkung durch die Änderung zum geplanten Bau der EÜ-Sulenstraße auf die Telekommunikationslinien an der Sulenstraße/Brillackweg. Die Telekommunikation sei nicht eindeutig dem BW lfd. Nr. 626 zuzuordnen. Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH bitte daher, das Bauwerksverzeichnis und den Lageplan um die bisher nicht eindeutig zugeordnete Telekommunikationslinien der Telekom ggf. zu ergänzen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, der Forderung nach rechtzeitiger Vorlage eines Bauablaufplanes unter Wahrung der angegebenen Fristen werde entsprochen. Allerdings könne ein belastbarer Bauablaufplan erst nach der Vergabe der Bauleistungen, d. h. zu einem späteren Zeitpunkt, erstellt und vorgelegt werden. Der Hinweis zu den vorhandenen Versorgungsleitungen Dritter, die von der Maßnahme EÜ-Sulenstraße berührt bzw. betroffen sei, werde zur Kenntnis genommen. Die Verlegung bzw. Sicherung der angesprochenen Leitung werde im Zuge der weiteren Planungsphasen mit dem betreffenden Leitungsbetreiber nochmals abgestimmt und bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Entscheidung:

Den Forderungen nach rechtzeitiger Vorlage eines Bauablaufplanes und nach Abstimmungen zur Verlegung bzw. Sicherung der angesprochenen Leitung wird durch die Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Kostenregelungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Zur Bitte um Aushändigung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird darauf hingewiesen, dass der Planfeststellungsbeschluss wegen der Vielzahl der Adressaten nicht ausgehändigt, sondern gemäß § 74 Abs. 5 VwVfG öffentlich bekannt gemacht wird.

B.4.26.9 RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH (T 29)

Die **RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH** teilt mit, sie arbeite im Namen und Auftrag der RWE Deutschland AG. Wie aus den Planunterlagen ersichtlich, würden von dem o. g. Teilabschnitt Leitungen ihres Leitungsnetzes berührt. Diese seien weiterhin erforderlich und müssten erhalten bleiben. Eventuell erforderliche Detailplanungen bitte sie, vor Beginn mit ihr abzustimmen. Die im Zuge notwendigen Arbeiten anfallenden Kosten würden auf der Grundlage bestehender Rahmenverträge geregelt. Im Bauwerksverzeichnis sei unter lfd. Nr. 661 folgenderweise zu ändern: a) Nachrichtenkabel (vorhandene Anlagen) b) RWE Deutschland AG (bisheriger Eigentümer) c) RWE Deutschland AG (künftiger Eigentümer)

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Hinweise würden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsverlauf beachtet. Im Zuge der weiteren Planungsphasen würden die Leitungsanpassungen mit detaillierteren Planunterlagen verdeutlicht. Die notwendigen Arbeiten in Bezug auf die Anpassungen der Leitungen würden auf Grundlage der vorliegenden Verträge in Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber durchgeführt.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss.

B.4.26.10 RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerke GmbH (T 30)

Die **RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerke GmbH** teilt mit, die trassenferne Maßnahme A/E20, ACEFI, Anlage einer Extensivweide mit Obst und Kopfbäumen als Ausweichhabitat für den Steinkauz, solle auf dem Grundstück Gemarkung Praest, Flur 7, Flurstück 444, durchgeführt werden. Das v. g. Flurstück liege teilweise im 2 x 15,00 m = 30,00 m breiten Schutzstreifen der im Betreff genannten Hochspannungsfreileitung. Die Maßnahme solle außerhalb des v. g. Schutzstreifens durchgeführt werden. Zu der Anlage einer Extensivweide mit Obst- und Kopfbäumen habe die RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerke GmbH somit keine Anregungen vorzubringen. Durch diese Maßnahme werde ein attraktiverer Lebensraum für Vögel geschaffen. Dabei sei es nicht auszuschließen, dass Vögel mit den Leiterseilen kollidieren könnten. Man gehe davon aus, dass in diesem Fall Aufwendungen für notwendige nachträgliche Abhilfemaßnahmen vom Antragsteller getragen würden.

Auf Grund der Nähe zur Hochspannungsfreileitung sei die Vorhabenträgerin verpflichtet, den Beginn der Arbeiten mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH anzuzeigen und einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Existenz der Freileitung an dieser Stelle sei bekannt. Sie sei im Hinblick auf die Ziele der Maßnahme A/E 20 (ACEF 1) als unkritisch eingeschätzt worden. Es sei keine weitere Stellungnahme im Rahmen der Leitungsanpassung erforderlich, da die angesprochenen Maßnahmen außerhalb des Schutzstreifens lägen und somit keine Anpassung der Leitung erfolge. Die geforderte Abstimmung wird in den weiteren Planungsphasen und in der Ausführung berücksichtigt.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.26.11 Thyssengas GmbH (T 32)

B.4.26.11.1 Stellungnahme zur ursprünglichen Planung

Die **Thyssengas GmbH** teilt mit, dass sich innerhalb des Planungsbereiches Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH befänden, welche bereits nachrichtlich in den Unterlagen eingetragen seien. Bei der Überprüfung der Unterlagen habe die Thyssengas GmbH festgestellt, dass die Lage der Leitungen nicht exakt wiedergegeben sei. Sie habe die Planunterlagen entsprechend überarbeitet und diese der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt. Die Gasfernleitungen – besonders deren Betriebssicherheit – unterlägen den Bestimmungen des Energiewirtschaftsgesetztes (EnWG) und der Gashochdruck-Leitungsverordnung (GasHL-VO). Für die Betriebssicherheit der Leitungen gelte das DVGW-Regelwerk.

Die Schutzstreifen der Ferngasleitungen seien grundbuchlich gesichert. Die Thyssengas GmbH bitte darum, die während der Bauphase benötigten Arbeitstreifen gemäß dem beiliegenden Arbeitsblatt „AEL 010 Schutzstreifen /Arbeitsstreifen für den Rohrleitungsbau auf freier Strecke“ mit einzuplanen. Die dort angegebenen Arbeitsstreifen könnten räumlich eingeschränkt werden. In der Anlage zu ihrem Schreiben seien die Örtlichkeiten zusammengefasst, die durch die Baumaßnahme betroffen seien. Eine Verlegung innerhalb der Sohle eines Entwässerungsgrabens und Überbauungen durch Fundamente von Zaunanlagen seien nicht zulässig.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Hinweise zur Kenntnis genommen würden. Die Unterlagen würden nach dem Erörterungstermin ggf. im Blaudruck angepasst. Der Bitte nach Verbleib der Planungsunterlagen bei der Vorhabenträgerin und ausschließlich zur Nutzung zu Planungszwecken werde entsprochen.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.26.11.2 Stellungnahme zur 2. Deckblattplanung

Die **Thyssengas GmbH** teilt mit, dass die Lage der Leitungen der Thyssengas GmbH im Planwerk durch die Vorhabenträgerin korrigiert worden sei. Sie bitte darum, die mit dem 2. Deckblatt eingebrachten Leitungsverlegungen der Thyssengas GmbH planfestzustellen und hierbei die folgenden Anmerkungen und Ergänzungen zu berücksichtigen. Im Bereich der Kerstenstraße sei eine Verlegung der Leitung L 200 031 000 erforderlich. Die dinglich zu belastenden Flächen für die Thyssengas GmbH seien im Grunderwerbsverzeichnis ausgewiesen (vgl. lfd. Nr. 2, Grunderwerbsverzeichnis). Jedoch seien vorübergehende Inanspruchnahmen weder im Grunderwerbsverzeichnis noch im Grunderwerbsplan dargestellt.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, der Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis beinhalteten alle Flächen, die für die Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen würden. Das umfasse Erwerbsflächen ebenso wie dingliche Sicherungen und vorübergehende Inanspruchnahmen. Die vorhandene Zufahrt werde nach der Leitungsumverlegung und der Herstellung der Stützwand durch eine neue Zufahrt ersetzt. Die hierfür erforderlichen Flächen seien als vorübergehende Inanspruchnahme im Plan dargestellt.

Entscheidung:

Die Bedenken der Thyssengas GmbH hinsichtlich der vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahmen sind gegenstandslos, da diese ebenfalls im Grunderwerbsverzeichnis vermerkt sind.

Zur Ausgleichsmaßnahme A 3 (Bahn-km 55,410 bis Bahn-km 55,950) – Anlage einer Baumreihe mit Krautsaum bahnrechts entlang des Bahnweges – nimmt die **Thyssengas GmbH** wie folgt Stellung:

Die geplanten neuen Baumstandorte der oben dargestellten Ausgleichsmaßnahme A 3 seien gemäß dem DVGW Merkblatt GW 125 (M) sowie dem Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. FGSV Nr. 939 mit Blick auf die weitere Entwicklung des Stammdurchmessers zu wählen. Um die Gasfernleitungen vor Beeinträchtigungen durch Wurzelwuchs zu schützen und eine gefährdungsfreie Lebensdauer der Bäume zu gewährleisten, solle der Abstand von 5,0 m zwischen Leitungsaußenkante und Stammachse nicht unterschritten werden. Die geplanten Baumstandorte lägen direkt auf den Thyssengasleitungen. Dies sei nicht zulässig. Die geplante Ausgleichsmaßnahme A 3 sehe gemäß Maßnahmenblatt 46 (Anlage 10.2 - LBP, Textanhang) die Anlage von Gehölzbepflanzungen (Bäume und Sträucher) vor. Tiefwurzelnde Gehölze und Bäume seien im Schutzstreifen nicht zulässig. Die LBP-Planung sei in diesem Bereich anzupassen. Gehölze seien in einem solchem Abstand zu pflanzen, dass Inspektionen, Messungen und Kontrollbegehungen der Leitungstrasse auf Dauer ohne Beeinträchtigungen möglich seien.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, der Konflikt zwischen der LBP-Maßnahme und den Gasleitungen ergebe sich aus der im 2. Deckblatt korrigierten Lagedarstellung der Gasleitungen. Eine tatsächliche Überlagerung von Gasleitungen und Baumpflanzungen sei nicht vorgesehen. Die weitere Planung werde noch abgestimmt.

Entscheidung:

Die Bedenken der Thyssengas GmbH hinsichtlich einer Überlagerung von Gasleitungen und Baumpflanzungen sind gegenstandslos, da eine Überlagerung nicht geplant ist. Die Forderung nach weiteren Abstimmungen wird durch die Vorhabenträgerin erfüllt. Es bedarf keiner Entscheidung.

Zur Verlegung der Gasleitungen im Bereich der Broichstraße bzw. der Ausgleichmaßnahme A 14 nimmt die **Thyssengas GmbH** wie folgt Stellung: Im Bereich der Broichstraße seien die künftigen Baumstandorte so zu wählen, dass ein ausreichender Abstand zu den zwei umzulegenden Gasleitungen eingehalten werde. Gemäß der Darstellung im Plan sei dies derzeit nicht möglich. Die Ausführungen zu Bäumen und Gehölzen gälten für die gesamte ABS 46/2.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, der Hinweis der Thyssengas GmbH werde berücksichtigt. Ein entsprechender Vermerk sei im 2. Deckblatt im Maßnahmenblatt 57 zur LBP-Maßnahme A 14 (siehe Anlage 10.2, Seite 76) ergänzt worden.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung.

Die **Thyssengas GmbH** nimmt Stellung zum Maßnahmenblatt 29, Erneuerung eines Grabendurchlasses unter der Bahntrasse als Ökotunnel, Maßnahmen Nr. V/A 9. Sie führt aus, der Ökotunnel werde im Rechteckquerschnitt aus Stahlbeton mit ausreichender Überdeckung unter der Bahntrasse und unter dem begleitenden Bahnweg eingebaut (Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 110). Der Ökotunnel könne in der geplanten Form nicht realisiert werden, da in dem Bereich die zwei o. g. Gashochdruckleitungen verliefen (siehe Leitungsverlegungsplan). Die Thyssengas GmbH ergänzt, dass die der Vorhabenträgerin detailliert mitgeteilten Sicherungsmaßnahmen bei der weiteren Planung und bei der Bauausführung zu berücksichtigen seien. Eine weitere Beteiligung am Verfahren sei zwingend erforderlich.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die LBP-Maßnahme V/A 9 betreffe nur den Ökotunnel unter den Bahngleisen. Dieser sei von der korrigierten Leitungslage nicht betroffen. Die Vorhabenträgerin gehe davon aus, dass in der Stellungnahme die Überführung des Bahnweges über den Graben gemeint sei. In der weiteren Planungsphase würden die Belange des Leitungsbetreibers berücksichtigt und die Planung werde abgestimmt. Die Sicherungsmaßnahmen würden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.26.11.3 Stellungnahme zur 3. Deckblattplanung

Zur 3. Deckblattplanung teilt die **Thyssengas GmbH** mit, dem geplanten Neubau des Ökotunnels (Bauwerksnummer 503) bei km 57,537 könne sie nach jetzigem Planungsstand nicht zustimmen, da eine Kollision mit den dort verlegten Gasfernleitungen L 200/003/000 und L 200/031/000 nicht ausgeschlossen werden könne. Auf diesen möglichen Konflikt habe sie bereits im 2. Deckblattverfahren hingewiesen. Im Nachgang sei ihr durch die Vorhabenträgerin zugesichert worden, dass ihre Belange als Leitungsbetreiberin berücksichtigt und die Planungen mit ihr abgestimmt würden. Sie habe der Vorhabenträgerin im 3. Deckblattverfahren Bestandspläne sowie einen Übersichtsplan im Maßstab 1:12.500 zur Information und Aktualisierung der Planungsunterlagen übersendet. Die in den Längenprofilen angegebenen Höhenzahlen über NN bezögen sich auf den Verlegezeitpunkt. Zwischenzeitliche Niveauänderungen seien nicht nachgetragen worden. Zur genauen Bestimmung der Erdüberdeckungen seien in Abstimmung mit der Thyssengas GmbH Probeaufgrabungen und ein Nivellement, angeschlossen an NN, durchzuführen. Weitergehende Sicherungs-, Umlegungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen, die erst an Ort und Stelle geklärt werden könnten, behalte die

Thyssengas GmbH sich ausdrücklich vor. Die Zugänglichkeit der Gasfernleitungen müsse nach Abschluss der im Planfeststellungsverfahren angezeigten Maßnahme jederzeit gewährleistet sein. Die Gasfernleitungen, Anlagen und Kabel seien zu erhalten und ein durchgängiger unterbrechungsfreier Betrieb gemäß den geltenden Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien sei zu gewährleisten. Insofern sollte u. a. eine Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3.3 Emmerich-Praest aufgenommen werden, dass die Vorhabenträgerin, die DB InfraGO AG, dafür Sorge zu tragen habe, dass die o. g. Leitungen, die der öffentlichen Versorgung dienten, erhalten blieben. Ein unterbrechungsfreier Betrieb, soweit sie innerhalb der Baufläche lägen, sei in Abstimmung mit der Thyssengas gemäß den o. g. Vorschriften während der Bauzeit zu gewährleisten. Die Gasfernleitungen unterlägen einer Hochspannungsbeeinflussung. Bei Arbeiten an den Gasfernleitungen bestehe eine elektrische Gefährdung durch hohe Berührungsspannungen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert zum Ökotunnel Bauwerksnummer 503, im 3. Deckblattverfahren seien diesbezüglich keine Änderungen am vorgenommen worden. Sie wiederholt ihre Gegenäußerung zur Stellungnahme im 2. Deckblattverfahren, wonach die Hinweise berücksichtigt würden.

Zu den weiteren Stellungnahmen erwidert die **Vorhabenträgerin**, die Ausbaustrecke und die mit ihr zu errichtenden Anlagen kreuzten im Planfeststellungsabschnitt eine Reihe von Versorgungsleitungen. Diese müssten an die künftigen Anlagen (u. a. drittes Gleis, neue Brückenbauwerke) angepasst und gesichert oder verlegt werden. Diese Anpassung erfolge durch Umlegung, Neutrassierung oder bauliche Schutzmaßnahmen. Während der Bauzeit würden die Funktionen ggfs. durch Provisorien aufrechterhalten.

Die Verlegung bzw. Sicherung der angesprochenen Leitungen werde im Zuge der weiteren Planungsphasen mit dem betreffenden Leitungsträger abgestimmt. Dabei gälten die vertraglichen und gesetzlichen Regelungen zur Kostentragung. Die Abstimmungen seien nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Die sonstigen Hinweise und Anlagen würden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung:

Der Forderung der Thyssengas GmbH nach Aufnahme von Nebenbestimmungen für Leitungsverlegungen ist durch die Auflage A.4.11 Rechnung getragen worden. Die weiteren Abstimmungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern in der nachfolgenden Ausführungsplanung vorzunehmen.

B.4.26.11.4 Verlegungsplanung von Leitungen im Bereich Broichstraße

Die **Thyssengas GmbH** fordert mit Blick auf die geplante landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme A 14, im Bereich der Broichstraße die Baumstandorte so zu wählen, dass ein ausreichender Abstand zu den zwei umzulegenden Gasleitungen eingehalten werde. Gemäß der Darstellung in Anlage 10.4 sei dies derzeit nicht möglich.

Die **Vorhabenträgerin** sagt zu, diesen Hinweis zu berücksichtigen. Ein entsprechender Vermerk sei im 2. Deckblatt im Maßnahmenblatt 57 zur Maßnahme A 14 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP, Anlage 10.2, S. 76) ergänzt worden. Die Anlage 10.2, wie die gesamte Anlage 10, werde mit den Deckblattänderungen planfestgestellt und damit verbindlich.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.26.11.5 Verlegungsplanung von Leitungen im Bereich Kerstenstraße

Die **Thyssengas GmbH** führt an, dass die Flächen, welche aufgrund der Verlegung der Gasleitung L 200 031 000 dinglich zu belasten seien, zwar im Grunderwerbsverzeichnis ausgewiesen seien, vorübergehende Inanspruchnahmen aber weder im Grunderwerbsverzeichnis noch im Grunderwerbsplan dargestellt würden.

Die **Vorhabenträgerin** widerspricht dieser Darlegung und erklärt, dass der Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis alle Flächen beinhalteten, die für die Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen würden. Das Grunderwerbsverzeichnis umfasse Erwerbsflächen ebenso wie dingliche Sicherungen und vorübergehende Inanspruchnahmen. Die vorhandene Zufahrt auf dem Grundstück Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 506 werde nach der Leitungsverlegung und Herstellung der Stützwand durch eine neue Zufahrt ersetzt; die hierfür erforderlichen Flächen seien als vorübergehende Inanspruchnahme im Plan dargestellt worden.

Die **Thyssengas GmbH** wiederholt ihren Standpunkt, dass nicht alle erforderlichen Flächen im Grunderwerbsplan und -verzeichnis dargestellt seien. Für den Bau der Gasleitung seien zusätzlich vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen (Arbeitsflächen) auszuweisen. Zudem sei im Grunderwerbsplan (Anlage 9.2, Blatt 1) eine in der erneuten Stellungnahme von ihr blau gekennzeichnete Fläche, die für die Verlegung der Gasleitung erforderlich sei, im 1. Deckblatt noch enthalten gewesen und im 2. Deckblatt gestrichen worden. Die für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehene Fläche auf dem Grundstück Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 506 sei von 451 m² auf 266 m² reduziert worden. Dadurch, dass im 2. Deckblatt die für die Verlegung erforderlichen Flächen nicht vollständig ausgewiesen wor-

den seien, seien neue bzw. stärkere Betroffenheiten entstanden, für die eine Planänderung bzw. -ergänzung erforderlich werden könnte.

Die **Vorhabenträgerin** gibt an, die Hinweise zur Inanspruchnahme des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 506 zur Kenntnis zu nehmen.

Entscheidung:

Die Einwendungen der Thyssengas GmbH werden zurückgewiesen. Die Grunderwerbspläne und das Grunderwerbsverzeichnis enthalten Angaben zu allen für das Vorhaben erforderlichen Flächen und ermöglichen einen hinreichenden Überblick über die Art und den Umfang der einzelnen Grundstücksinanspruchnahmen. Die Beanstandung der Flächenreduzierung auf dem Grundstück in der Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 506 wird ebenfalls zurückgewiesen. Die Thyssengas GmbH hat nicht dargelegt, aus welchen Gründen die verbleibende Fläche von 266 m² auf diesem Grundstück für eine Verlegung der Leitungen nicht ausreicht. Unter diesen Umständen war eine weitergehende Grundstücksinanspruchnahme, die einen ohnehin stark belasteten Grundstückseigentümer getroffen hätte, nicht zu vertreten.

B.4.26.11.6 Sicherungsmaßnahmen für die Gasleitungen der Thyssengas GmbH

Die **Thyssengas GmbH** bittet darum, bei der weiteren Planung sowie der späteren Bauausführung hinsichtlich ihrer Gasleitungen eine Reihe von einzeln aufgeführten Sicherungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Die **Vorhabenträgerin** sagt zu, diese Maßnahmen zu berücksichtigen. Sie sind als Zusagen unter A.5.4 in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgelistet.

B.4.26.12 Einwendungen gegen die Leitungsverlegungen im Bereich Sulenstraße/ Praestsches Feld

Eine Reihe von **Einwendern** spricht sich gegen die geplante neue Trassenführung der Gasleitungen im Bereich Sulenstraße/Praestsches Feld aus, da sie durch die insoweit erforderlich werdenden Bauarbeiten Beeinträchtigungen befürchten. Sie kritisieren insbesondere, dass eine Zufahrt zu ihrem jeweiligen Grundstück während der Bauzeit nicht möglich sei und sie dann ihre Autos in einiger Entfernung parken müssten. Andere **Einwender** bemängeln, dass dann die öffentlichen Pkw-Stellplätze einer direkten Sonnenstrahlung ausgesetzt seien.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass temporäre Beeinträchtigungen durch die Leitungsverlegung nicht zu vermeiden seien, da ein geordneter Bauablauf ansonsten nicht möglich sei, diese bauzeitlichen Beeinträchtigungen aber räumlich und zeitlich begrenzt seien. Die durch den Baustellenbetrieb verursachten Belastungen durch Staubemissionen, hervorgerufen durch Bewegungen der Baufahrzeuge, beschränkten sich auf die Bauzeit. Die während der

Baumaßnahmen erforderlichen Beeinträchtigungen bzw. Sperrungen von Zufahrten zu den genutzten Garagen würden, soweit möglich, lediglich kurzzeitig vorgenommen, wobei die fußläufige Erreichbarkeit der Grundstücke und Häuser (einschließlich einer Zugänglichkeit des Grundstücks des Einwenders) gegeben sei. Weder die Eigentumsgarantie aus Art. 14 Abs. 1 GG, noch das öffentliche Baurecht oder der straßenrechtliche Anliegergebrauch vermittelten einen Rechtsanspruch auf Einrichtung oder Erhaltung öffentlicher Parkmöglichkeiten in unmittelbarer oder größtmöglicher Grundstücksnähe (vgl. BVerwG, Urt. v. 06.08.1982, Az. 4 C 58/80; OVG Schleswig-Holstein, Beschl. v. 12.08.2013, Az. 1 LA 57/12, m. w. N.).

Die **Anhörungsbehörde** weist darauf hin, dass die Einschränkung von Parkmöglichkeiten durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gesichert sei (vgl. BVerwG, Urt. v. 06.08.1982, Az. 4 C 58/80 zur dauerhaften Einziehung von Parkflächen). Die Einschränkung sei auch über einen längeren Zeitraum (bzw. dauerhaft) als zumutbar zu erachten. Nach ihrer Einschätzung seien auch die zum Schutz gegen Baulärm, baubedingte Erschütterungen und Staub vorgesehenen Vorkehrungen ausreichend. Das in § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG normierte Erfordernis, reale Schutzvorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen vorzusehen, beziehe sich auch auf Auswirkungen durch Lärm, Erschütterungen, Staub etc. infolge der Bauarbeiten zur Realisierung des planfestgestellten Vorhabens (ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Urt. v. 13.12.2018, Az. 3 A 17/15, juris-Rn. 51; Urt. v. 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, juris-Rn. 24).

Entscheidung:

Die Einwendungen gegen die geplante neue Trassenführung der Gasleitungen im Bereich der Sulenstraße und der Straße Praestsches Feld werden zurückgewiesen. Die Verlegung der Gasleitungen ist erforderlich, um den Bau des dritten Gleises zu ermöglichen. Zum Schutz der Anwohner vor Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten sind im Planfeststellungsbeschluss umfangreiche Auflagen enthalten, welche die Vorhabenträgerin zu erfüllen hat (siehe oben A.4.6). Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin zutreffend auf die gesetzlichen und innerbetrieblichen Regelwerke zum Schutz vor Immissionen hingewiesen. Auf die Aufrechterhaltung von Parkplätzen oder einen Sonnenschutz für die neuen Stellplätze besteht kein Anspruch. Zu Einzelheiten wird auf die obigen Ausführungen der Anhörungsbehörde verwiesen.

Mehrere **Einwender** sorgen sich ferner um Straßenbäume, die durch die Leitungsverlegung entlang der Heinrich-Butzfeld-Straße und der Johann-Awater-Straße beeinträchtigt werden könnten. Durch eine Entfernung aller Straßenbäume im betroffenen Bereich würde der Lebensraum vieler Vogelarten vernichtet. Andere Einwender sehen insoweit ferner negative Konsequenzen für das Dorfklima und geben an, vor ihrem Haus die Pflanzung eines Baums

zu planen, was nach der Realisierung der Leitungsverlegungsplanung nicht mehr möglich sei.

Zu der befürchteten Beeinträchtigung der Straßenbäume verweist die **Vorhabenträgerin** darauf, dass die Verlegung der Gasleitungen von den örtlichen Gegebenheiten abhänge. Aufgrund der vorhandenen Leitungen und Kanäle sei eine Verlegung in der Mitte der Straße nicht immer möglich. Sollten bei einer Neuverlegung von Leitungen Unterschreitungen des zu Bäumen eigentlich einzuhaltenden Mindestabstands von 5 m (ab Rohraußenkannte) erforderlich werden, seien aber Schutzmaßnahmen für die betroffenen Bäume und Leitungen vorgesehen. Diese seien vorab mit der zuständigen Behörde abzustimmen. Bei ausreichendem Abstand werde bestehender Baumbestand nicht beeinträchtigt. Allerdings seien bei vorhandenen Baumstandorten Maßnahmen zur Baumerhaltung nicht immer umsetzbar. Falls Standwurzeln eines Baumes gekappt werden müssten, werde der jeweilige Baumstandort ggf. gefährdet. Sofern die künftige Trasse unter bestehenden Baumstandorten verliefe, dürften zum Schutz der Gasleitung(en) keine Ersatzbäume an gleicher Stelle gepflanzt werden.

Zu der befürchteten Beeinträchtigung der Straßenbäume führt die **Anhörungsbehörde** aus, dass die optischen Auswirkungen des Fällens von Straßenbäumen zwar einen Bezug zur „Lebensqualität“ der Anwohner haben könnten. Die Rechtsprechung habe in ähnlich gelagerten Fällen jedoch anerkannt, dass die Rechtsordnung das Grundeigentum nicht vor derart rein „ästhetischen“ Auswirkungen schütze; ästhetische Einwände bildeten keine geschützte Rechtsposition, sondern stellten Abwägungsmaterial dar (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.01.1999, Az. 4 CN 5/98, juris-Rn. 31; Urt. v. 08.07.1998, Az. 11 A 30/97, juris-Rn. 28; VGH BW, Urt. v. 11.02.2004, Az. 5 S 384/03, juris-Rn. 218 f. in Bezug auf einen Bahnstreckenausbau bzw. Lärmschutzwände). Anhaltspunkte für eine erhebliche nachteilige Beeinträchtigung der Lebensqualität der Einwender seien nicht ersichtlich.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Planung der Leitungsverlegungen nach Möglichkeit unter Einhaltung des Mindestabstands von 5 m zu Bäumen erfolgt ist und hiervon nur abgewichen worden ist, wenn der Schutz der Gasleitungen keine andere Lösung erlaubt hat. In diesen Fällen ist es gerechtfertigt, die Bäume zu fällen, zumal für die Baumfällungen an anderer Stelle Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind. Die optische Beeinträchtigung für die Anwohner durch das Fällen der Bäume ist aus Sicherheitsgründen hinzunehmen.

Eine Reihe von **Einwendern** befürchtet, dass Hinweisschilder an jeder Abbiegung der Gasleitungen das Straßenbild künftig negativ beeinträchtigen würden.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt hierzu, dass der Rohrleitungsverlauf mit gelben oberirdischen Markierungspfählen (Schilderpfählen) gekennzeichnet werde, die über die Lage der Leitungen informieren und die Rufnummer des Störndienstes tragen würden. Schilderpfähle gehörten zum Leitungszubehör und seien wichtige Hinweisgeber.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Markierungspfähle sind aus Sicherheitsgründen erforderlich. Optische Belange müssen dagegen zurückstehen.

Mehrere **Einwender** tragen vor, dass regelmäßige Hubschrauber-Überflüge über die Gasleitungen Menschen und auch Tier störten. Sie befürchten insoweit negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner.

Aus Sicht der **Vorhabenträgerin** sind nachteilige erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner durch Hubschrauberflüge, die der Gewährleistung der vom Regelwerk in Deutschland vorgeschrieben Prüf- und Überwachungstätigkeiten dienten, nicht zu erwarten. Sie führt dazu aus, dass in der Regel ein Überflug per Hubschrauber zu Kontrollzwecken alle zwei bis vier Wochen erfolge. Überwachungsmaßnahmen durch Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten, insbesondere Kontrollflüge mit Hubschraubern, beschränkten sich zugleich auf einen sehr kurzen Zeitraum.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Hubschrauberflüge dienen Kontrollzwecken. Die damit einhergehende Lärmbelastung der Anwohner ist jeweils von kurzer Dauer und daher im Interesse der Sicherheit hinzunehmen.

Einige **Einwender** lehnen die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zur Sicherung der Lage der verlegten Leitungen zu Lasten ihres jeweiligen Grundstücks ab. Durch die Realisierung der Verlegungsplanung der Gasleitungen werde der Wert ihrer Grundstücke und Häuser verringert. Ein Einwender fordert ein Sachverständigengutachten über einen möglichen Wertverlust seiner Immobilie.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die zivilrechtliche Sicherung der Gasleitungen inklusive Nebenanlagen erfolge für den Schutzstreifen der Gasleitungen durch die Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in das Grundbuch gegen eine angemessene Entschädigung. Privatrechtliche Regelungen seien nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Es komme zu keiner entschädigungspflichtigen Wertminderung der Einwendergrundstücke. Eine solche trete nur ein, wenn das Restgrundstück durch die Inanspruchnahme eines Teils des Grundstücks erhöhten Belastungen ausgesetzt und nur noch eingeschränkt nutz-

bar sei, oder wenn sonst – etwa durch Immissionen – in unzumutbarer Weise derart auf das Grundstück eingewirkt werde, dass im Sinne des Gesetzes über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz (EEG NW)) ein schwerer und unerträglicher Eingriff in die Substanz vorliegen würde. Die sei vorliegend nicht der Fall.

Weiter führt die **Vorhabenträgerin** aus, dass nur dann auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG die Übernahme eines Grundstücks verlangt werden könne, wenn sich bei einer Gesamtschau aller Beeinträchtigungen herausstellen sollte, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheine. Dass die Verwirklichung der Leitungsumverlegung die Situation des hier fraglichen Wohngrundstücks derartig nachhaltig beeinträchtige, sei vorliegend allerdings zu verneinen.

Einwender befürchten, dass die auf ihrem Grundstück stehende Hecke, die in den Schutzstreifen der Gasleitungen falle, für den Bau der Leitungen entfernt werden müsse. Sie weisen darauf hin, dass ohne die Hecke der Sicht- und Einbruchschutz für das Grundstück entfalle, und dass, auch wenn der Schutzstreifen wieder durch eine Hecke bepflanzt werden dürfte, es viele Jahre dauern würde, bis diese einen vergleichbaren Schutz bieten würde. Bei Pflanzung einer neuen Hecke in der jetzigen Größe sei dieser Sichtschutz angesichts der Verwendung von weniger Pflanzen dann nicht mehr so dicht wie vorher. Zugleich fürchten sie eine Verschlechterung ihres Bodens bei Entfernung der Hecke (insbesondere Verdichtung) und einen daraus resultierenden Schaden in Form eines künftig geringeren Heckenwachstums.

Zur Beseitigung von Auswuchs entgegnet die **Vorhabenträgerin**, dass wenn es angesichts der Gasleitungsverlegung zu einer Beseitigung wertrelevanten Aufwuchses und/oder baulicher Anlagen kommen sollte, insoweit eine monetäre Entschädigung geprüft würde.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Verlegung der Leitungen erfolgt im Zuge des Baus des dritten Gleises, also im öffentlichen Interesse. Sofern hierfür Grundstücke oder Grundstücksteile Dritter erworben oder dinglich belastet werden müssen, ist dies zum Wohle der Allgemeinheit hinzunehmen. Dasselbe gilt für eine vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen und eine etwaige Beseitigung von Aufwuchs. Die Entschädigungszahlungen für die Grundstücksinanspruchnahmen und die Beseitigung von Aufwuchs sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

Mehrere **Einwender** schlagen Alternativen zu der geplanten Trassenführung der Gasleitungen vor: Als Variante 1 könnten die Gasleitungen bereits weit vor dem Wohngebiet die Bahnstrecke queren und dann entlang der L7 gelegt werden. Als Variante 2 könnten die Gasleitungen ab der Von-der-Recke-Straße, vor der Häuserbebauung, einen Knick Richtung Norden zur Grünen Straße machen und dieser Richtung Osten zum Ortskern folgen; ab dem Ortsausgang Praest sollten sie sodann der Straßenführung bis zum BÜ Praest/Berg folgen und dort an die vorhandene Leitungsführung anschließen. Als Variante 3 schlagen die Einwender zudem vor, die Gasleitungen so zu führen, dass sie vor der Häuserbebauung in Höhe des Fresienwegs einen Knick Richtung Grüne Straße machen, in Höhe der Johan-Awater-Straße wieder Richtung Wohngebiet laufen und dann der geplanten Route folgen.

Die **Stadt Emmerich am Rhein** schlägt als Alternativen entweder die Dükerung der Leitungen vom Brillackweg bis zum Geh- und Radweg Heinrich-Bienen-Straße oder aber die Verlegung im Radweg der L7 vor.

Die **Vorhabenträgerin** weist darauf hin, dass die wegen des Ausbaus der Bahnstrecke erforderliche Verlegung der Gasleitungen nicht über den notwendigen Anpassungsbedarf hinausgehen dürfe. Sie erwidert hinsichtlich der von den Einwendern vorgeschlagenen Variante 1, dass eine Neuverlegung der Gasleitungen entlang der L7 zwei neue Bahnquerungen erfordere und ebenfalls Wohngebiete queren würde und sich dementsprechend bei dieser Variante die neu zu verlegenden Leitungslängen erheblich erhöhen würden. Auch eine Neuverlegung der Gasleitungen gemäß der von den Einwendern vorgeschlagenen Variante 2 würde die neu zu verlegenden Leitungslängen erheblich erhöhen und das Wohngebiet würde ebenfalls gequert werden. Gleiches gelte bei einer Neuverlegung der Gasleitungen gemäß der von den Einwendern vorgeschlagenen Variante 3 sowie hinsichtlich der Vorschläge der Stadt Emmerich am Rhein.

Darauf erwidert die **Stadt Emmerich am Rhein**, dass sich – entgegen der Behauptungen der Vorhabenträgerin – bei einer Verlegung der Leitungen in einer der von ihr vorgeschlagenen Varianten weder die Leitungslängen erheblich vergrößern noch die Leitungen Wohngebiete queren würden. Sie kritisiert weiter, dass der Schutz der Bevölkerung anders als finanzielle Aspekte nicht hinreichend gewichtet werde.

Aus Sicht der **Anhörungsbehörde** bestehen gegenüber der Entscheidung der Vorhabenträgerin für die im Rahmen des 2. Deckblatts im Erläuterungsbericht detailliert aufgenommene Leitungsverlegungsvariante keine durchgreifenden Bedenken. Es sei grundsätzlich auch nicht zu beanstanden, wenn die Vorhabenträgerin (wie bei der Variantenentscheidung zur Bahntrasse) in die Entscheidung Kostenaspekte einstelle und angemessen gewichte. Nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sei diejenige Variante vorzugswürdig,

bei der der volkswirtschaftliche Nutzen im Verhältnis zum eingesetzten Kapital am höchsten sei (BVerwG, Urt. v. 03.03.2011, Az. 9 A 8/10, juris-Rn. 98, im Kontext einer Bahntrassenvariantenentscheidung).

Die Technische Werke Stadt Emmerich am Rhein GmbH weist darauf hin, dass bei Bahnkm 55,070 im Bahnweg eine Dükerung der Gasleitung von Thyssengas durch die Abwasserleitung bestehe. Sofern die Gasleitung an dieser Stelle verändert oder aufgegeben würde, sei die Leitungsführung auf eine möglichst gleichmäßige Tiefenlage anzupassen.

Die Vorhabenträgerin gibt an, diese Hinweise zur Kenntnis zu nehmen.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Leitungsverlegungsmaßnahmen können im Planfeststellungsbeschluss für den Bau des dritten Gleises nur dann mit planfestgestellt werden, wenn sie über Anschluss- und Anpassungsmaßnahmen nicht hinausgehen, d. h. kein eigenes Planungskonzept benötigen. Nur dann sind sie notwendige Folgemaßnahmen im Sinne von § 75 VwVfG (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.02.1988, Az. 4 C 54/84). Die von den Einwendern und der Stadt Emmerich am Rhein vorgeschlagenen Verlegungsvarianten setzen ein eigenes Planungskonzept voraus und stellen deshalb keine notwendige Folgemaßnahme im Sinne von § 75 VwVfG dar. Zu den Einzelheiten der vorgeschlagenen Varianten wird auf die obige Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen.

B.4.26.13 Verlegungsplanung von Leitungen im Bereich Broichstraße/Bahnweg

Die **Einwender** legen dar, dass die Verlegung der Gasleitungen unter Inanspruchnahme der jeweils in ihrem Eigentum stehenden Grundstücke erfolgen solle, und kritisieren, dass dadurch die Nutzung ihrer Grundstücke unmöglich gemacht werde.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass eine vorübergehende Inanspruchnahme eines Grundstücks erforderlich sei, wenn dieses während der Bauzeit zeitweise benötigt werde. Dies gelte insbesondere für die Nutzung des Grundstücks als Baustraße, Baustelleneinrichtungsfläche oder Lagerfläche. Nach Abschluss der Bauarbeiten werde die betroffene Grundstücksfläche von gegebenenfalls eingebrachten Befestigungsstoffen befreit und so wiederhergestellt, dass sie ihrem ursprünglichen Zweck dienen könne. Im Vorfeld werde ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Wenn mit der Grundstücksfläche wertrelevanter Aufwuchs und/oder bauliche Anlagen verbunden sein sollten, werde für die Beseitigung bzw. Beschädigung dieser eine monetäre Entschädigung geprüft. Nach der Bauzeit sei die Eintragung einer Grunddienstbarkeit vorgesehen, um die Lage der verlegten Leitungen zu sichern. Die zivilrechtliche Sicherung der Gasleitungen inklusive Nebenanlagen erfolge für den Schutzstreifen der Gasleitungen durch die Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit

in das Grundbuch gegen eine angemessene Entschädigung. Privatrechtliche Regelungen seien nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Eine zu entschädigende Minderung des Verkehrswertes des Grundstückes sei an sich nicht gegeben. Anders wäre dies nur, wenn das Restgrundstück durch die Inanspruchnahme eines Teils des Grundstücks erhöhten Belastungen ausgesetzt und nur noch eingeschränkt nutzbar wäre, oder wenn sonst – etwa durch Immissionen – in unzumutbarer Weise derart auf das Grundstück eingewirkt würde, dass im Sinne des EEG NW von einem schweren und unerträglichen Eingriff in die Substanz auszugehen wäre.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Grundstücksinanspruchnahmen sind zum Wohle der Allgemeinheit hinzunehmen. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die betroffenen Grundstücksflächen so wiederhergestellt, dass sie ihrem ursprünglichen Zweck dienen können. Für die vorübergehende Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten und für die Eintragung von beschränkt persönlichen Dienstbarkeiten im Grundbuch werden die Eigentümer entschädigt. Die Entschädigungszahlungen für die Grundstücksinanspruchnahmen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

B.4.26.14 Geologischer Dienst NRW - Landesbetrieb (T 13)

Der **Geologische Dienst NRW - Landesbetrieb** hat im 2. Deckblattverfahren vorgetragen, dass die Schilderung der hydrogeologischen Verhältnisse im Erläuterungsbericht mitunter irreführend sei.

Im Rahmen des 3. Deckblattverfahrens hat die **Vorhabenträgerin** den Erläuterungsbericht (Anlage 2) überarbeitet und einen wasserrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 21) erstellt.

Zum 3. Deckblattverfahren trägt der **Geologische Dienst NRW - Landesbetrieb** vor, im Erläuterungsbericht (Kap. 7.6 Entwässerung, Anlage 2) werde dargelegt, dass eine Versickerung im PFA 3.3 nur mit erheblichem Aufwand möglich sei und die Vorhabenträgerin darum in diesen Bereichen auf eine Ableitung des anfallenden Wassers zurückgreifen werde. Im Weiteren (siehe auch wasserrechtlicher Fachbeitrag) werde wiederum auf eine ortsnahe Versickerung verwiesen. Es empfehle sich, zur Verdeutlichung des Sachverhaltes eine Übersichtskarte mit Darstellung der als versickerungsfähig eingestuften Bereiche und der nicht versickerungsfähigen Bereiche zu ergänzen, so dass ein Abgleich mit den geplanten Entwässerungseinrichtungen möglich werde.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, im Bereich des PFA 3.3 würden Formen ortsnaher Versickerung eingesetzt. Zu nennen seien hier Voll- und Teilsickerleitungen sowie Speicher-

schichten. Die Planung des Entwässerungssystems sehe - auf diese folgend - längere Gräben zur Entwässerung vor, durch welche das Wasser ebenfalls ortsnah in den Untergrund abgeführt werde. Zusätzlich würden zur Entlastung der Vorflut künstliche Vorfluter eingesetzt. Hieraus folge, dass nicht das gesamte anfallende Wasser in die Vorflut abgeleitet werde, sondern in bestimmten Bereichen auf die bereits beschriebenen Möglichkeiten der ortsnahen Versickerung zurückgegriffen werde, auch wenn hierfür ein erheblicher Aufwand bestehe. Eine Übersicht zur Versickerungsfähigkeit der Böden sei Bestandteil des Geotechnischen Gutachtens (Anlage 15.2 Übersichtspläne mit Maßnahmenband).

Entscheidung:

Die Forderung, eine Übersichtskarte mit Darstellung der als versickerungsfähig eingestuften Bereiche und der nicht versickerungsfähigen Bereiche herzustellen, wird zurückgewiesen. Hierauf besteht kein Anspruch.

B.4.26.15 LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (T 20)

Das **LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland** fordert aus denkmalschutzrechtlicher Sicht die Erarbeitung eines historisch-archäologisch-geoarchäologischen Fachbeitrages als Bestandteil der UVS.

Die **Vorhabenträgerin** teilt mit, es werde derzeit noch geprüft, ob auf Grund der geänderten Rechtslage eine Pflicht der Vorhabenträgerin zur Durchführung einer archäologischen Prospektion bestehe.

Entscheidung:

Die Forderung nach einer Erarbeitung eines historisch-archäologisch-geoarchäologischen Fachbeitrages wird mangels Anspruchsgrundlage zurückgewiesen. Die Vorgehensweise beim Auffinden eines Denkmals ist unter B.4.17 ausführlich dargestellt.

B.4.26.16 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) (T 16)

Das **Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen NRW (LANUV)** führt aus, dass es in Planfeststellungsverfahren kein Träger öffentlicher Belange (TöB) sei und es sich somit lediglich um eine fakultative Beteiligung handele. Beratungsbedarf bzw. ergänzende Fragestellungen seien für den Streckenabschnitt PFA 3.3 Emmerich-Praest nicht formuliert. Eine Stellungnahme des LANUV zu obengenanntem Planfeststellungsverfahren (PFA 3.3 Emmerich-Praest) sei daher nicht notwendig. Folgende Empfehlung der Vogelschutzwarte NRW sei in allen Teilabschnitten möglichst zu beachten: alle Strommasten der DB sollten so gesichert werden, dass dort keine Vögel durch Stromschlag verletzt oder getötet werden könnten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, der Hinweis werde berücksichtigt. Der LBP (Anlage 10.1) enthalte hierzu in Kapitel 3.2 folgende Aussage: Der konstruktive Schutz von Vögeln vor Stromschlag an den neu zu errichtenden Oberleitungsmasten sei gemäß § 41 BNatSchG zu gewährleisten. Die Vermeidungsmaßnahmen gemäß der bahninternen Technischen Unterlage 997-9114 – „Vogelschutz an Oberleitungen“ seien zu beachten. Dadurch werde eine Erhöhung des Stromtodrisikos für Vögel vermieden. Diese Richtlinie berücksichtige in der Fassung des Jahres 2012 die Anforderungen des § 41 BNatSchG „Vogelschutz an Energiefreileitungen“.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss.

B.4.26.17 Landesbüro für Naturschutzverbände (T 27)

B.4.26.17.1 Variantenauswahl

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände** ist der Auffassung, das Vorhaben stelle eine unnötige Konzentration des Güterverkehrs auf der Ausbaustrecke dar, wodurch der Personenverkehr und der regionale Güterverkehr auf der Schiene gefährdet würden und zugleich für die Anwohner eine in dieser Form vermeidbare Steigerung der von der Strecke ausgehenden Beeinträchtigungen - Lärm, Erschütterungen und visuelle Nachteile - erfolge. Dies sei 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.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, im Zuge der Vorplanung seien mehrere Varianten betrachtet worden. Wesentlich für die Trassenwahl seien u. a. die Gesichtspunkte Umwelt (Flächenverbrauch, Zerschneidung der Landschaft), Anzahl und Schwere der Betroffenheiten je Variante und die Realisierbarkeit und Kosten-/Nutzen-Überlegungen gewesen. Nach Abwägung aller Gesichtspunkte sei der dreigleisige Ausbau der Strecke 2270 eindeutig die beste Variante. Bei keiner Alternativroute seien die Betroffenheiten (Anzahl, Schwere) so gering, wie bei dem dreigleisigen Ausbau. Obendrein werde die Betroffenheit der Anwohner an der Bestandsstrecke gegenüber dem bisherigen Zustand sogar deutlich reduziert, da für die große Mehrheit der Anwohner die Schall- und Erschütterungsbelastung nach dem dreigleisigen Ausbau z. T. stark abnehme. Das Anliegen der angrenzenden Kommunen nach Schall-

schutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke erhalte nur wegen des dreigleisigen Ausbaus eine rechtlich verbindliche Grundlage und wäre bei einer Alternativroute nicht erfüllbar gewesen. Der Streckenausbau, die damit verbundene Kapazitätserhöhung sowie die Entmischung von langsamen und schnellen Zügen würden eine Optimierung der Betriebsführung ermöglichen, die eine Verbesserung des Personennahverkehrs auf der Schiene bewirken werde. Der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sei der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der somit auch für Angebot und Qualität des SPNV verantwortlich sei. Eine Verdrängung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße werde durch den dreigleisigen Ausbau der Strecke nicht bewirkt.

Entscheidung:

Die Forderung nach einer Auffächerung der Verkehrsströme – Nutzung vorhandener Eisenbahntrassen, Ausbau der sogenannten Bypässe usw. – wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat überzeugend dargelegt, dass der dreigleisige Ausbau der Strecke diejenige Planungsvariante darstellt, die das Ziel des Vorhabens, nämlich mehr Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, mit den geringstmöglichen Betroffenheiten (Anzahl, Schwere) verbindet.

B.4.26.17.2 Querung der Sulenstraße

Zur 3. Deckblattplanung trägt das **Landesbüro der Naturschutzverbände** vor, es sei auch wegen der Notwendigkeit der Verkehrswende völlig unverständlich, dass hier der Radverkehr unnötig erschwert werde. Hinzu komme aber noch die Notwendigkeit, die Einrichtung eines - auch für Körperbehinderte - gut erreichbaren P+R- Parkplatzes zu ermöglichen. Die Querung Sulenstraße sei in der Planung als Eisenbahnüberführung für Fußgänger (EÜ-F) ausgewiesen; nicht als Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ-F/R). Nach der vorliegenden Planung (3. Deckblatt) seien die beidseitigen Bahnsteige nur östlich durch dieses Bauwerk zu erreichen. Doch zur Infrastruktur eines Haltepunktes gehöre auch ein P+R- Parkplatz der nur neben dem Straßentrog am „Praestschen Feld“ (am westlichen Bahnsteigende) eingerichtet werden könne.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet, im 3. Deckblattverfahren seien keine Änderungen an der EÜ(F) Sulenstraße vorgenommen worden. Unabhängig davon nehme sie wie folgt Stellung:

Die EÜ(F) Sulenstraße diene zukünftig als Ersatz für den heutigen Bahnübergang gleichen Namens. Sie sei entsprechend der vorgefundenen Verkehrssituation dimensioniert worden und sei für Fußgänger und Radfahrer unter Berücksichtigung des Zugangs zum neuen Bahnsteig für den Haltepunkt Praest als Querung der Bahnstrecke uneingeschränkt nutzbar. Die vorliegende Planung der Ersatzmaßnahme für den Bahnübergang Sulenstraße sei in

Zusammenarbeit zwischen der DB InfraGO AG und der Stadt Emmerich erarbeitet worden, wobei die DB InfraGO AG für die Belange des Schienenweges und die Stadt Emmerich für die Belange der Straßenflächen zuständig sei. Die Vorhabenträgerin habe weder die Aufgabe noch das Recht, Änderungen an Straßenverkehrsanlagen und Städteplanungen vorzunehmen. Die Planung der P+R- Möglichkeiten obliegen daher der Stadt Emmerich und sei nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Entscheidung:

Die Forderung nach Einrichtung eines P+R -Parkplatzes wird zurückgewiesen. Hierauf besteht kein Anspruch.

B.4.26.17.3 Erreichbarkeit des Bahnsteiges

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände** trägt vor, im Bereich der Sulenstraße stünden keine Bauflächen für einen P+R-Platz zur Verfügung. Da nun mal Richtungsbetrieb auch im Personenverkehr bei einer mehrgleisigen Strecke die Regel sei, müsse dieser P+R-Platz mit Fahrzeugen anfahrbar sein. Gleichzeitig sei aber zwingend, planerisch auch die Anbindung des gegenüberliegenden Bahnsteiges rechts der Bahn (nördlich) zu Fuß auf kurzem Wege mit einzubeziehen. Nach der vorliegenden Planung werde er leider nur einseitig links der Bahn einbezogen (südlich). Um das zu erreichen, diene der „Gehweg“ in der EÜ gleichzeitig als Querungsbauwerk für die beidseitige Erreichbarkeit durch Bahnkunden. Notwendig dafür wären mindestens je Seite eine Treppenanlage. Besser wäre, wie dargestellt rechts der Bahn eine Treppenanlage und links der Bahn eine behindertengerechte Rampe. Diese Lösung würde den Bahnkunden dienen und auch als eine innerörtlich praktikable Verbindung angenommen werden, zumal auf diesem Weg auch ein neues „Soziales Zentrum“ links der Bahn geplant werde (Kirche, Kindergarten, Jugendheim) und so ohne „Landstraßenkontakt“ (zweimaliges Queren der L7) erreichbar wäre. Kein Fahrgast hätte dafür Verständnis, dass er morgens sein Fahrzeug südlich der Gleisanlagen parkt, höhengleich auf kurzem Weg zum Bahnsteig links der Bahn in den Zug Ri. Ruhrgebiet einsteigt - abends nach der Rückfahrt - auf dem Bahnsteig rechts der Bahn (nördlich der Gleisanlagen) zurückkomme, aber keinen Zugang (z. B. Treppe) zum Gehweg der EÜ „Praestsches Feld“ vorfinde, um so auf direktem Weg den gegenüberliegenden P+R-Platz erreichen zu können. Die vorliegende DB- Planung zwinge den Fahrgast zu einem 1,4 km Kilometer langen Umweg, um den gegenüberliegenden P+R zu erreichen. Das sei sicher nicht im Sinne eines Bahnkunden. Aber die Zuwegung zum Bahnsteig für den mobilitätseingeschränkten Personenkreis liege nun mal am östlichen Bahnsteigende.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, im vorliegenden Deckblattverfahren seien keine Änderungen an der Planung des Haltepunktes (Hp) Praest vorgenommen worden. Damit sei ein da-

hingehender Vortrag im Deckblattverfahren nicht zulässig. Im Zusammenhang mit der Erwiderung zum voranstehenden Argument ergänze die Vorhabenträgerin wie folgt:

Eine Zuwegung der beiden Bahnsteige zur Raiffeisenstraße sei als barrierefreie Rampenanlage aufgenommen worden. Unmittelbar im Anschluss an die EÜ(F) Sulenstraße seien sowohl bahnrechts als auch bahnlinks jeweils eine Rampe und eine Treppe als direkter Zugang zum Bahnsteig geplant.

Entscheidung:

Die Forderung, einen künftigen P+R-Platz von beiden Seiten der Bahnstrecke zugänglich zu machen, ist mangels Anspruchs auf Errichtung eines P+R-Platzes (s. o.) gegenstandslos.

Dessen ungeachtet wird der Bahnsteig künftig von der EÜ(F) Sulenstraße aus von beiden Seiten der Bahnstrecke erreichbar sein. Es bedarf hierzu keiner weiteren Entscheidung.

B.4.26.17.4 Brandschutz- und Sicherheitskonzept

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände** teilt mit, hinsichtlich der Vorkehrungen für den Unfallschutz, den Brandschutz und eine eventuell erforderliche Bergung von Personen und Gütern sowie bezüglich des Lärmschutzes schlössen sich die Naturschutzverbände den hierzu vorgetragenen Einwänden der Stadt Emmerich an.

Hierzu wird auf die Entscheidungen unter B.4.26.1 verwiesen.

B.4.26.17.5 Lärmschutz

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände** fordert für den Fall, dass gleichwohl die DB-Strecke ABS 46/2 Grenze D/NL Emmerich - Oberhausen ausgebaut werde, nach dem derzeitigen Stand der Technik für bestmöglichen Lärmschutz zu sorgen, und zwar durch Maßnahmen am Gleiskörper, am Zugmaterial und bei Schallschutzeinrichtungen. Insbesondere solle von der derzeit noch bestehenden Regelung, eine gegenüber dem Ausbau von Straßen um 5 Dezibel höheren Lärmpegel hinzunehmen, kein Gebrauch mehr gemacht werden, zumal diese Regelung ohnehin wegfallen werde.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, durch die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems zum Fahrplanwechsel 2012/2013 auf dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG seien Anreize bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen geschaffen worden, ihre Fahrzeuge dem neuesten Stand der Technik anzupassen. Hiermit solle das Ziel erreicht werden, dass die in Deutschland verkehrenden Güterwagen lärmmindernd auf die Verbundstoffbremse (so genannte Flüsterbremse) umgerüstet würden.
Die Auswirkungen von Emissionen (Schall, Erschütterungen) seien nach den geltenden Vorschriften begutachtet (siehe Anlage 13 und 14 der Planfeststellungsunterlagen) und bezüg-

lich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG beurteilt worden. Sämtliche gesetzlichen Vorschriften würden eingehalten.
Durch den dreigleisigen Ausbau der Strecke würden umfangreiche Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die in diesem Zusammenhang durchgeführte sorgfältige Abwägung bezüglich der Schallschutzmaßnahmen sei im Sinne der gesetzlichen Grundlagen unter Berücksichtigung des Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen erfolgt. Dazu gehörten sowohl Maßnahmen am Gleis (BüG) als auch Schallschutzwände. Maßnahmen am Zugmaterial könnten nicht Gegenstand eines solchen Planfeststellungsverfahrens sein.
Aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse sei bei der schalltechnischen Beurteilung nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ein Pegelabschlag von 5 Dezibel festgesetzt worden, der bei der Pegelberechnung von Schienenverkehrsimmissionen zu berücksichtigen sei. Am 23.04.2013 hätten sich Bundesrat und Bundestag zur Anpassung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) und zur Abschaffung des „Schienenbonus“ verständigt: Demnach werde ab dem 1. Januar 2015 für neue Schienenbauprojekte der Schienenbonus entfallen, was einer Verschärfung der Grenzwerte um 5 dB(A) entspreche. Aufgrund der bis zum 31.12.2014 zulässigen Berücksichtigung des Schienenbonus entsprächen die Planfeststellungsunterlagen dem aktuell geltenden Recht. Eine auf Erzielung von Baurecht gerichtete Planung müsse auf Grundlage aktuellen Rechts erfolgen, daher sei der „Schienenbonus“ für die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen gültig.

Entscheidung:

Die Forderung nach einem Verzicht auf den sog. Schienenbonus wird zurückgewiesen. Die Berücksichtigung des Schienenbonus entspricht dem geltenden Recht. Die Einwendung mangelhaften Lärmschutzes wird ebenfalls zurückgewiesen. Die vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände und Schallschutzfenster) führen zu einer Verbesserung der bisherigen Immissionslage für die Anwohner.

B.4.26.17.6 Eingriffsregelung

Das **Landesbüro der Naturschutzverbände** führt aus**,** ein Teil der im Rahmen des Sicherheitskonzeptes geplanten Maßnahmen (z. B. Löschwasserbrunnen, Rettungswege einschl. Anlegung und dauerhafte Freihaltung) sei nicht als Beeinträchtigung von Natur und Landschaft bewertet worden. Die Maßnahmen seien daher als Eingriffe zu werten und im Rahmen der Abarbeitung der Eingriffsregelung NRW zu kompensieren. Ebenso nicht ausreichend beurteilt, bewertet und bilanziert seien die Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie die Anwohner während der Bauphase. Es sei in der Unterlage 10.1 LBP nicht zu erkennen, dass die Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze, Baustraßen etc. flächengenau in die

Eingriffsbilanzierung einbezogen worden wären. Je nach betroffenen Biotopen könnten die Auswirkungen nicht nur temporär, sondern auch dauerhaft sein. Zu begrüßen sei, dass die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ortsnah erfolgen sollten. Sie müssten aber genau bezeichnet werden, damit nachvollziehbar werde, ob tatsächlich ein ausreichender Ausgleich stattfinde. Die Naturschutzverbände gingen davon aus, dass die Planung einschließlich Landschaftspflegerische Begleitplanung grundlegend überarbeitet werde und die Naturschutzverbände erneut beteiligt würden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, soweit bauliche Maßnahmen für die Umsetzung des Sicherheitskonzeptes erforderlich seien, seien diese im Rahmen der Eingriffsregelung als Eingriff berücksichtigt worden (s. GUP-Text, Anlage 12.2, Kapitel 4.1.6). Im PFA 3.3 seien mehrere separate (neu zu errichtende) Zuwegungen für Rettungseinsätze vorgesehen. Die geplanten Maßnahmen seien in den Karten des LBP dargestellt und auch in der Bilanzierung berücksichtigt worden.

Baubedingte Eingriffe würden, wie andere Eingriffe auch, im LBP bewertet, bilanziert und erforderlichenfalls kompensiert. Im LBP-Text Anlage 10.1 seien 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 worden. Die zugehörige Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich sei in Tab. 13 (TP 3 und TP 4) erfolgt. In der rechnerischen Bilanzierung (Kapitel 5.3.3.3) sei analog verfahren worden und die diesbezügliche Vorgehensweise sei auch beschrieben. Auf den LBP-Karten (Anlagen 10.3 und 10.4) seien die Ausdehnungen der Baustraßen, BE-Flächen und Arbeitsstreifen analog zu den technischen Lageplänen des Vorhabens dargestellt.

Die Gesamtheit der technischen Planung stelle den Rahmen der GIS-technischen Auswertung für den LBP dar. In den Maßnahmenplänen (Anlage 10.4) sei 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 sei in die Berechnung des Planungswertes (Tabelle 16) im Rahmen der rechnerischen Bilanzierung eingestellt worden. In der Regel würden in Folge des Abstimmungsprozesses zwischen Technischem Planer und Umweltplaner bauzeitlich nur Biotoptypen mittlerer und geringer Wertigkeit beansprucht, die wiederherstellbar seien. In Einzelfällen einer unvermeidbaren bauzeitlichen Beanspruchung höherwertiger Biotope sei keine Wiederherstellung des Ursprungszustandes möglich, es ergebe sich eine dauerhafte Auswirkung. Diese werde rechnerisch durch eine Abwertung der Biotopwertes vom Ausgangs- zum Zielzustand be-

rücksichtigt und fließe in den verbleibenden trassenfernen Kompensationsbedarf ein. Zusätzlicher Kompensationsbedarf in Folge einer Beanspruchung von Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung sei in Tab. 18 dargestellt.

Die Ausgleichsmaßnahmen seien in den Karten Anlagen 10.4 und 10.5 flurstücksscharf lokalisiert und in den Maßnahmenblättern der Anlage 10.2 inhaltlich beschrieben worden. Eine weitere Differenzierung der Maßnahmenbeschreibung (z. B. Bewirtschaftungsvorgaben für Grünlandflächen) werde in der späteren Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde und ggf. mit der Biologischen Station Kreis Kleve entwickelt.

Soweit es zukünftig zu Änderungen der technischen Planung komme, würden diese im LBP nachgeführt. Derzeit sei für eine grundlegende Überarbeitung des LBP kein Bedarf zu erkennen.

Entscheidung:

Die Einwendung einer mangelhaften Beurteilung, Bewertung und Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft sowie auf die Anwohner während der Bauphase wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat detailliert dargelegt, dass sie eine umfassende Bilanzierung vorgenommen hat. Zu Einzelheiten wird auf die vorstehende Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen.

B.4.26.18 Niederrheinische IHK (T 35)

Die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer (IHK) führt aus, der Ausbau der dreigleisigen rechtsrheinischen Schienenstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen sei für die Wirtschaft in Duisburg und am Niederrhein von besonderer Bedeutung. Gerade die Industrie- und Logistikunternehmen der Region seien in hohem Maße abhängig von Im- und Exporten, die über die Seehäfen in Belgien und den Niederlanden nach Nordrhein-Westfalen oder zu den weltweiten Zielen gelangten. Im Seehafenhinterlandverkehr werde mit deutlich überproportionalen Güterverkehrsmengenzuwächsen gerechnet. Um die Verkehre im Zu- und Nachlauf der Häfen bewältigen zu können, spiele die Ertüchtigung der Schienenhinterlandanbindung eine wichtige Rolle. Die Niederlande hätten ihren Beitrag mit der Errichtung der Betuwe-Linie bereits geleistet. Mit dem Bau des dritten Gleises (Emmerich – Oberhausen) auf deutscher Seite müsse jetzt der noch bestehende Engpass beseitigt werden. Aus Sicht der Wirtschaft sei es wichtig, dass die Planfeststellungsverfahren zügig abgeschlossen würden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert**,** die Hinweise würden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Planungsphasen berücksichtigt. Bei der Erstellung der Bauablaufplanung werde die Vorhabenträgerin die Niederrheinische IHK beteiligen.

Es bedarf keiner Entscheidung.

B.4.26.19 Handwerkskammer Düsseldorf (T 14)

Die **Handwerkskammer Düsseldorf** weist auf die Standortbelange unmittelbar, ggf. auch mittelbar angrenzender Gewerbebetriebe hin. Deren Betriebsgrundstücke, ihre Erreichbarkeit sowie der notwendige Immissionsschutz müssten im Wege dieser Planung sichergestellt werden bzw. sichergestellt bleiben. Die Handwerkskammer Düsseldorf gehe davon aus, dass die genannten Belange in engem Kontakt mit den Betroffenen und der Stadt Emmerich mit Inhalten gefüllt würden und im Ergebnis einvernehmliche Lösungen erzielt würden.
Die **Vorhabenträgerin** erwidert, die Annahme, dass sowohl die Betroffenen als auch die Stadt diesbezüglich ausführliche Einwendungen gemacht hätten, werde bestätigt.
Eine **Entscheidung** erübrigt sich.

B.4.26.20 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (T 24)

Der **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR** führt aus, mit Datum vom 28.02.2012 habe er die Unterlagen zum o. g. Planfeststellungsabschnitt zur Stellungnahme erhalten. Mit Bezug auf sein Schreiben vom 24.02.2011 an die Stadt Emmerich, welches der DB-Netz AG sowie der DB Station & Service AG, Bahnhofsmanagement Duisburg in Kopie zugegangen sei und in dem ein neuer Standort des Haltepunktes Emmerich-Praest zwischen Bahn-km 54,700 (Raiffeisenstraße) und 54,880 (Praestsches Feld) vorgeschlagen werde, habe er Einwände gegen die vorgelegte Planung. Die zur Stellungnahme vorgelegte Planung berücksichtige keine der vorgetragenen Bedenken und Alternativvorschläge und sehe weiterhin den Standort des neu zu errichtenden Haltepunktes Praest verkehrlich ungünstig zwischen Bahn-km 54,500 (Sulenstraße, künftig abgebunden) und 54,700 (Raiffeisenstraße, künftig abgebunden) vor. Wie bereits in o.g. Schreiben ausgeführt und durch Berechnungen der Stadt Emmerich unterlegt, sei der Standort zwischen Raiffeisenstraße und Praestsches Feld mindestens kostenneutral und verkehrlich deutlich günstiger gelegen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR bitte darum, den vorgeschlagenen Standort in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Des Weiteren werde darauf hingewiesen, dass gemäß Bahnsteiglängen- und -höhenkonzept NRW eine Nutzlänge von 185 m zu planen sei und bitten um entsprechende Berücksichtigung.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, es liege keine Bestellung für die Verschiebung des Haltepunktes an die von der Stadt Emmerich gewünschte Stelle vor. Eine Verschiebung des Haltepunkts sei technisch machbar, allerdings sei die Kostentragung nicht geregelt. Somit scheide diese Variante aus wirtschaftlichen Gründen aus. Die Hinweise zum Bahnsteiglängen- und -höhenkonzept NRW und zur Nutzlänge von 185 m würden seitens der Vorhaben-

trägerin zur Kenntnis genommen. Für den Haltepunkt Praest sei unter Berücksichtigung von Halteungenauigkeiten eine Bahnsteiglänge von 190 m geplant.

Entscheidung:

Die Forderungen betreffend die Verschiebung des Haltepunktes sind gegenstandslos. Mangels Bestellung eines Kostenträgers ist eine Verschiebung des Haltepunktes nicht geplant. Die Forderung, eine Bahnsteignutzlänge von 185 m zu planen, wird erfüllt.

Es bedarf keiner Entscheidung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

B.4.27 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

B.4.27.1 Allgemeine Hinweise und Entscheidungen

Die Planrechtfertigung für die Inanspruchnahme von Grundstücken ist gesetzlich festgelegt. Sie ergibt sich aus § 1 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz in Verbindung mit der Anlage (Bedarfsplan). Die Ausbaustrecke ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen ist unter Nummer 9 in der Kategorie 1 "Vordringlicher Bedarf" in dem Bedarfsplan aufgeführt.

Soweit sich Privateinwender auf **allgemeine Themen** berufen (Teil B, insbesondere Abschnitt B 4), wird auf die oben erfolgten Ausführungen und Entscheidungen verwiesen. Über diese Einwendungen wird im Nachfolgenden insoweit nicht mehr erneut und ausdrücklich entschieden.

Dies gilt auch für Privateinwender, die behaupten, **Eigentümer eines ggfs. betroffenen Grundstücks** zu sein, obwohl sich aus den drei GEV zu den Gemarkungen Praest, Vrasselt und Grietherbusch ergibt, dass die Vorhabenträgerin eine Inanspruchnahme gar nicht plant und infolgedessen insoweit eine Betroffenheit nicht festgestellt werden kann.

Zu Einwendungen, die auf eine **Entschädigung in Geld** oder eine **höhere als die von der Vorhabenträgerin angebotene Entschädigung in Geld** gerichtet sind, wird darauf hingewiesen, dass – vorbehaltlich einer Einigung der Beteiligten hierüber – diese Entscheidung dem anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten ist (siehe hierzu BVerwG, Beschluss vom 05.03.1999, Az.: 4 A 7/98).

Zur Einwendung der **wirtschaftlichen Existenzvernichtung eines Vollerwerbsbetriebs** wird darauf hingewiesen, dass bei einem Verlust von Eigentumsflächen oder langfristig gesicherten Pachtflächen von weniger als 5 % der gesamten Betriebsfläche davon auszugehen ist, dass eine Existenzgefährdung oder gar eine Existenzvernichtung eines (landwirtschaftlichen) Vollerwerbsbetriebes dadurch nicht gegeben ist. Für eine Entscheidung hierüber be-

darf es jedenfalls keines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az.: 9 A 13/08).

Zu Einwendungen, die im Rahmen dieses Antragsverfahrens auf die **Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens** gerichtet sind, wird darauf hingewiesen, dass hierauf kein genereller Anspruch besteht. Ob ein Beweissicherungsverfahren für gefährdete Gebäude anzuordnen ist, wird im Einzelfall entschieden. Das Beweissicherungsverfahren kann auch nach Erlass des Beschlusses in einem Ergänzungsbeschluss angeordnet werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.12.1996, Az.: 11 VR 21/95, dort Punkt B, Ziffer 4, lit. g).

Der Hinweis von Einwendern auf **fehlendes Ersatzland** in der Umgebung des jeweiligen Landwirtschaftsbetriebs führt nicht dazu, dass ihr jeweiliges Grundeigentum geschont werden muss. Grundeigentum schützt nicht vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit, sofern die Planung den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebotes entspricht (BVerwG, Beschluss vom 05.03.1999, Az.: 4 A 7/98). Diese Anforderungen sind in der vorliegenden Planung erfüllt. Auch solche Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Soweit einige Landwirte wegen des dauerhaften Entzugs von Grundstücken die Eigentumsübertragung von **Kompensationsflächen**, zum Teil in zwei- bis dreifacher Größenordnung der abzugebenden Fläche fordern, wird darauf hingewiesen, dass die Vorhabenträgerin erklärt hat, über solche eigenen geeigneten und nahegelegenen Kompensationsflächen für landwirtschaftliche Nutzung nicht zu verfügen. Es besteht kein Anlass an der Richtigkeit dieser Erklärung zu zweifeln. Jedenfalls ist in keinem Fall von den betroffenen Grundstückseigentümern (Vollerwerbslandwirten) eine Existenzvernichtung behauptet und nachgewiesen worden. Es verbleibt daher auch hier bei dem Hinweis auf das gesonderte Entschädigungsverfahren und darauf, dass das Entschädigungsrecht primär eine Entschädigung in Geld und nicht in Leistung von Ersatzland vorsieht.

Entschädigungsansprüche bei **geänderter Straßenanbindung** von in Anspruch genommenen Grundstücken und damit verbundenem angeblichem Mehraufwand für Wege- und Transportkosten (insbesondere PKW-Kilometerpauschale bei sog. Umwegen) bestehen nicht. Das gilt auch für Eigentümer von betrieblich oder landwirtschaftlich genutzten Grundstücken die von der Vorhabenträgerin gar nicht in Anspruch genommen werden. Ebenso bestehen keine Ansprüche auf Aufrechterhaltung des Umfangs des bisherigen öffentlichen Straßennetzes oder einer günstigen Verkehrsverbindung. Auch der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an ein öffentliches Wegesystem ist nicht geschützt. (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.2004, Az. 9 A 27.03). Die hierauf gerichteten Einwendungen werden zurückgewiesen.

Etwaige **Rechtsnachfolger** von Einwendern treten in die Position ihrer Rechtsvorgänger ein. Die von den Rechtsvorgängern erhobenen Einwendungen bleiben in ihrem Abwägungsgehalt bestehen.

Im Falle lediglich **behaupteter Rechtsnachfolge** (z. B. bei sog. selbsterklärten „zukünftigen Erben“) wird nach dem Günstigkeitsprinzip davon ausgegangen, dass sie die Einwendungen für die zu diesem Zeitpunkt eingetragenen Eigentümer erhoben haben.

Die nachfolgenden Einwendungen der **eigentumsbetroffenen Privatpersonen, Handelsgesellschaften und Vereine sowie Glaubensgemeinschaften** werden unter der Gemarkung aufgeführt, in der laut Grunderwerbsverzeichnis (GEV) ihr Eigentum belegen ist. Die Einwender werden aus Gründen des Datenschutzes nur mit der ihnen zuvor zugewiesenen **Identifikationsnummer (aufsteigend ab ID E0001)** bezeichnet.

B.4.27.2 Gemarkung PRAEST

Im Grunderwerbsverzeichnis (GEV) zur Gemarkung Praest sind die folgenden Privateinwender erfasst, deren Grundstücke von der Vorhabenträgerin in Anspruch genommen werden sollen:

B.4.27.2.1 Privateinwender ID E0002

Der Privateinwender mit der ID E0002 hat mit Schreiben vom 17.04.2012 und vom 06.07.2020 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Eigentümer des folgenden Grundstücks – Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstuck 1309, Größe 512 m^2. Die Vorhabenträgerin benötigt hiervon Flächen für den Erwerb und für eine vorübergehende Inanspruchnahme sowie für Grunddienstbarkeiten in der Größe von 406 m^2. Der Einwender erhebt folgende Einwendungen:

Der **Einwender** fordert aktiven und passiven Lärmschutz.

Die Vorhabenträgerin erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 50 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Da im Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) am fraglichen Objekt der maßgebliche Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten sei und der Tagwert insbesondere maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich (Garten) sei, sei der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt, eine Beeinträchtigung der Nutzung des Gartens sei nicht zu befürchten.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fordert Erschütterungsschutz für sein Anwesen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Beurteilungskriterien am Gebäude des Einwenders eingehalten würden (s. Anlage 14 der PF-Unterlagen).

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.2 Privateinwender ID E0006

Der Privateinwender E0006 hat mit Schreiben vom 11.04.2012 Einwendungen erheben lassen. Durch die Planung der Vorhabenträgerin wird eine Vielzahl von Flächen des Einwenders beansprucht. Im Einzelnen sind nach dem aktuellen Planungsstand folgende Flurstücke betroffen:

Flur 3, Flurstück 783 mit einer Gesamtgröße von 12.809 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 766 m². Die Fläche von 187 m² soll mittels einer Grunddienstbarkeit dinglich gesichert werden.

Flur 3, Flurstück 752 mit einer Gesamtgröße von 71.323 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 1.504 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 393 m².

Flur 3, Flurstück 774 mit einer Gesamtgröße von 655 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 283 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 75 m².

Flur 3, Flurstück 775 mit einer Gesamtgröße von 228 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 105 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 27 m².

Flur 3, Flurstück 776 mit einer Gesamtgröße von 420 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 202 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 49 m².

Flur 3, Flurstück 777 mit einer Gesamtgröße von 650 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 529 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 90 m².

Flur 3, Flurstück 778 mit einer Gesamtgröße von 657 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 649 m².

Der **Einwender** fordert Schallschutzmaßnahmen.

Die Vorhabenträgerin erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Den Planfeststellungsunterlagen, insbesondere Anlage 13.1, sei zu entnehmen, dass im Bereich des betreffenden Anwesens (von km 55,2 bis km 56,150) Lärmschutzwände mit einer Höhe von 2 bzw. 3 m über Schienenoberkante sowie das Besonders überwachte Gleis geplant seien. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 52 dB(A) tags bzw. 52 dB(A) nachts mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke für die Anlegung einer neuen Straße. Er fordert, stattdessen die Straße auf benachbarten Grundstücken zu errichten.

Dem hält die **Vorhabenträgerin** entgegen, dass durch die Lage des dritten Gleises auf der bahnrechten Seite die Verlegung des vorhandenen Grabens und damit des Bahnwegs erforderlich sei. Aufgrund der Nähe des Gebäudes mit der Hausnummer 178 zu den Gleisanlagen sei eine Führung der neuen Straße bahnparallel über die Grundstücke mit den laufenden Nummern 100 - 103 verworfen worden. Die Ausgestaltung der Bögen der neuen Straßen würde durch die Anbindung des Gebäudes mit der Hausnummer 185 erforderlich. Eine engere Bogenführung würde zudem das Unfallrisiko an dieser Stelle aufgrund der Grundstückszufahrt erhöhen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planung der Vorhabenträgerin ist plausibel und vernünftig. Eine Planung kann nicht dadurch mit Erfolg angegriffen werden, dass die Vorhabenträgerin gezwungen werden soll, andere Grundstückseigentümer in Anspruch zu nehmen statt seiner selbst (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.1998, Az: 4 A 28/95 zum sog. Sankt-Floriansprinzip).

B.4.27.2.3 Privateinwender ID E0008 und ID E0712

Die beiden Privateinwender mit der ID E0008 und E0712 haben mit Schreiben jeweils vom 23.04.2012 Einwendungen erhoben. Die **Einwender** sind Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 431 (GEV lfd.-Nr. 89). Die Vorhabenträgerin plant einen dauerhaften Erwerb von 272 m² des 1.359 m² großen Grundstücks.

Die **Einwender** richten sich gegen Lärm und Erschütterungen in Haus und Garten.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass die Immissionsgrenzwerte für Misch- und Dorfgebiete in Ansatz gebracht worden seien. Diese hierfür geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV - Tag 64 dB(A); Nacht 54 dB(A) - seien eingehalten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender betrage 54 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Damit verbessere sich die Situation gegenüber heute durch die umfangreichen Schallschutzmaßnahmen erheblich.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissions-

grenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Erschütterungsschutz, dass im Bereich des Gebäudes des Einwenders zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass die Beurteilungskriterien am Gebäude der Einwender eingehalten würden (s. Anlage 14 der PF-Unterlagen).

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen. Hinsichtlich der Einwendungen zu Schall und Erschütterung mit Bezug auf Verkehrsprognose, Schienenbonus, Maximalauslastung, Messung statt Berechnung, Geschwindigkeitsbeschränkung, transparenter Lärmschutzwände, Lebensqualität, Art, Bemessung und Gestaltung der Schutzsysteme, wird auf die Ausführungen unter B.4 verwiesen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.4 Privateinwender ID E0049 und ID E0051

Die beiden Privateinwender mit der ID E0049 und E0051 haben mit Schreiben vom 18.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwender E0049 und E0051 sind Miteigentümer des folgenden Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 1279. Die Vorhabenträgerin plant eine dingliche Sicherung einer Fläche von 71 m² des 295 m² großen Grundstücks.

Die **Einwender** befürchten höhere Schallbelastungen und Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel um bis zu 11,5 dB(A) verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders (IO 580) betrage 48 dB(A) tags bzw. 48 dB(A) nachts mit akti-

vem Schallschutz. Die für Wohngebiete geltenden Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) (Tag: 6:00 bis 22:00 Uhr: 59 dB(A); Nacht: 22:00 bis 6:00 Uhr: 49 dB(A)) würden eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz. Zur Minderung der Erschütterungsimmissionen sei in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des betreffenden Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus in Form von besohlten Schwellen als Schutzmaßnahme vorgesehen (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen). Damit würden die Beurteilungskriterien für Erschütterungen voraussichtlich eingehalten.

Entscheidung:

Die Einwendungen zum Schall werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die eine deutliche Pegelminderungen erzielen, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die Einwendungen zum Erschütterungsschutz werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.5 Privateinwender ID E0053

Der Privateinwender mit der ID E0053 hat mit Schreiben vom 16.04.2012 Einwendungen erheben lassen. Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 1094 mit einer Gesamtgröße von 330.348 m² (lfd. Nr. 70 im GEV). Die Vorhabenträgerin plant einen dauerhaften Erwerb von 1.797 m² und eine dingliche Sicherung von 598 m² der gegenständlichen Grundstücksfläche.

Der **Einwender** fordert Schallschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 50 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen.

Der **Einwender** fordert für seinen landwirtschaftlichen Betrieb Ersatz für den Erwerb von Teilflächen seines Grundstücks durch die Vorhabenträgerin durch Übereignung von in unmittelbarer Nähe gelegenen Flächen in doppelter Größe.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt dies ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Entschädigungsfragen zwischen der Vorhabenträgerin und in Anspruch genommenen Grundstückseigentümern sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Der **Einwender** macht eine nicht bezifferte Entschädigung für einen Mehrweg von 1 km einfache Fahrt zu seiner Parzelle Flur 6, Flurstück 135 geltend.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter B.4.27.1 wird verwiesen.

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.6 Privateinwender ID E0055

Die Privateinwenderin mit der ID E0055 hat mit Schreiben vom 19.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwenderin ist Eigentümerin eines laut Grunderwerbsplan von der Vorhabenträgerin beanspruchten Grundstücks (Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 89, Größe: 2.193 m²). Der Einwender mit der ID E0054 ist nicht Miteigentümer dieses Grundstücks. Die VT benötigt hiervon Flächen für den Erwerb 58 m^2 und für eine vorübergehende Inanspruchnahme von 152 m^2. Die Einwenderin erhebt folgende Einwendungen:

Die **Einwenderin** wendet sich gegen Lärmbelästigung und Erschütterungen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass sich durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel um bis zu 14,5 dB(A) verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders (neu IO 1100) betrage 54 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Erschütterungsschutz, dass im Bereich des Gebäudes der Einwenderin zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien der DIN 4150, Teil 2 am Gebäude der Einwenderin eingehalten würden (s. Anlage 14 der PF-Unterlagen).

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwenderin** erklärt, dass die zur Offenlegung zur Verfügung gestellten Pläne voneinander abwichen. So finde sie ihr Haus nicht mehr in dem Plan für den vorgesehenen passiven Schallschutz. Die neu zu errichtende Straße bzw. Eisenbahnunterführung „Praestsches Feld“ solle nach ausgelegtem Plan in der Stadtverwaltung Emmerich durch das noch abzureißende Zollhaus (Reeser Str. 565, 567, 569,571) gehen. Im Plan für den passiven Schallschutz führe sie am Zollhaus vorbei und rücke damit unmittelbar an die Grenze ihres Grundstücks.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass die maßgebende Planunterlage der Lageplan, Blatt 3 für die gesamte technische Planung sei. Die Darstellung in Anlage 13.3 sei hier tatsächlich nicht korrekt und würde nachgebessert.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Der Einwendung ist bereits Rechnung getragen worden. Die Vorhabenträgerin hat die Planunterlagen entsprechend berichtigt und/oder ergänzt.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen einer Grundstückeigentümerin; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.7 Privateinwender ID E0066 und ID E0067

Die beiden Privateinwender mit der ID E0067 und E0066 haben mit Schreiben vom 16.04.2012 Einwendungen erhoben. Die zwei Einwender sind Miteigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 723. Die Vorhabenträgerin beansprucht eine vorübergehende Inanspruchnahme in Höhe von 35 m^2 von 1.055 m^2 des Gesamtgrundstückes.

Die **Einwender** fordern passive Schallschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude betrage 52 dB(A) tags bzw. 52 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fordern Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien am Gebäude des Einwenders eingehalten würden.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.8 Privateinwender ID E0091 und ID E0092

Der Privateinwender mit der ID E0091 hat mit drei Schreiben jeweils vom 27.04.2012 und vom 25.11.2016 Einwendungen erhoben und sodann mit Schreiben vom 22.06.2020 Einwendungen erheben bzw. wiederholen lassen. Der Einwender (ID E0091) ist Eigentümer des folgenden Grundstücks – Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstuck 458, Größe 2.153 m^2. Die Vorhabenträgerin benötigt hiervon Flächen für den Erwerb in der Größe von 81 m^2 und für eine vorübergehende Inanspruchnahme in der Größe von 167 m^2. Die Privateinwenderin mit

der ID E0092 ist keine Grundstückseigentümerin des o. g. Grundstücks, sondern die Ehefrau des Grundstückseigentümers.

Ursprünglich war geplant, auf dem Grundstück des Einwenders einen Wendehammer für die Baustraße sowie eine Verbindungsstraße von der Baustraße hin zur Reeser Straße anzulegen. Hiergegen wandte sich der Einwender. Im weiteren Verlauf der Planungen sah jedoch die Vorhabenträgerin, wie auch aktuell, vor, die Baustraße über das hier betroffene Grundstück hinaus fortzusetzen, so dass sowohl der Wendehammer, als auch die Verbindung der Reeser Straße nicht mehr erforderlich waren und in der Planung entfielen. Folglich braucht über diesen Teil der Einwendung nicht mehr entschieden zu werden.

Der **Einwender** befürchtet, dass durch die Erweiterung der Bahnstrecke erhöhter Lärm entstehe, der zu einer unerträglichen Belästigung werde. Gerade beim Aufenthalt im Freien und bei geöffneten Fenstern (vor allem im Sommer im Wohn- und Schlafzimmer) böten die geplanten Lärmschutzwände nur unzureichenden Schutz. Passiver Lärmschutz am Gebäude versage völlig, da die Wirkung beim Lüften mit geöffnetem Fenster und beim Aufenthalt im Garten ausbleibe.

Deshalb fordert der **Einwender** eine Verlängerung der Mittelwand.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 56 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Zu den passiven Schallschutzmaßnahmen gehörten in Schlafräumen auch schallgedämmte Lüfter. Diese gewährleisteten einen ausreichenden Luftaustausch bei hoher Schalldämmung und niedrigem Eigengeräusch. Ein Öffnen der Fenster zu Belüftungszwecken sei nicht mehr erforderlich. Einzelheiten regele die 24. BImSchV. Der Beurteilungspegel tags, der für Außenwohnbereiche (Gärten, Terrassen) heranzuziehen sei, liege um 8 dB(A) unter den Grenzwerten der 16. BImSchV. Eine Nutzungseinschränkung sei daher nicht gegeben.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven

Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen, etwa eine Verlängerung der Mittelwand, sind angesichts verbleibender Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht von weniger als 1 dB(A) als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fordert weitergehende Maßnahmen zur Eindämmung der Erschütterungen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass im Bereich des Gebäudes des Einwenders zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien am Gebäude des Einwenders eingehalten würden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen).

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die Einwendung richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Der **Einwender** meint, der auf seinem Grundstück geplante Sickergraben sei funktionell nicht notwendig, da er ohnehin ein kurzes Stück später ersatzlos enden solle. Darüber hinaus wendet er sich gegen die Gestattung eines Zuganges für spätere Instandhaltungsmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt hierzu, sie sei verpflichtet, das anfallende Niederschlagswasser über eine belebte Bodenzone zu versickern. Dazu diene die im Bereich des Grundstücks des Einwenders vorgesehene Versickerungsmulde. Zudem diene die vorgesehene bahnparallele Zugänglichkeit nicht nur der Versickerungsmulde, sondern auch für Inspektions- und Instandhaltungszwecke der geplanten Schallschutzwand. Dies sei unverzichtbar.

Entscheidung:

Der Sickergraben und die anschließende Versickerungsmulde sind technisch notwendig und können folglich nicht entfallen. Sowohl die Versickerungseinrichtungen, als auch die Schallschutzwand bedarf einer gewissen Wartung und Instandhaltung, um die Funktionstüchtigkeit und Sicherheit der Anlagen zu gewährleisten. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

B.4.27.2.9 Privateinwender ID E0121, ID E0123 und ID E0124

Die drei Einwender mit der ID E0121, E0123 und E0124 haben Einwendungen mit Schreiben vom 20.04.2012 erhoben. Die drei Einwender sind betroffen durch die Inanspruchnahme der Grundstücke Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstücke 1132 und 1131. Die Vorhabenträgerin plant eine vorübergehende Inanspruchnahme von 42 m² des 673 m² großen Grundstücks (GEV lfd.-Nr. 76) sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme von 47 m² des 658 m² großen Grundstücks (GEV lfd.-Nr. 77). Der Einwender mit der ID E0121 erhebt wegen anderer, nicht von der Vorhabenträgerin in Anspruch genommener Flurstücke, nämlich Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstücke 980 und 986 ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Die **Einwender** fordern aktiven und passiven Schallschutz für ihre Anwesen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders (IO 82) betrage 52 dB(A) tags bzw. 52 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien unter Berücksichtigung der geplanten Schallschutzmaßnahmen eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz. Weiterhin erwidert sie, dass sich die maximalen Beurteilungspegel an den Gebäuden des Einwenders (IO 732 und IO 733) 57 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz betrügen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht (IO 732 und IO 733) besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin einge-

räumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** befürchten Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus als Schutzmaßnahme auf allen drei Gleisen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahme sei mit einer Überschreitung der Beurteilungskriterien für Erschütterungsimmissionen nicht zu rechnen.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8. Mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen (Schwellenbesohlung auf allen drei Gleisen) ist davon auszugehen, dass auch die entsprechenden Anforderungen zum Schutz der Menschen eingehalten werden. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Auch die beiden übrigen **Einwender** (ID E0123 und ID E0124) erheben als Miteigentümer ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümer; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.10 Privateinwender ID E0126

Die Privateinwenderin mit der ID E0126 hat mit 26.04.2012 für den betroffenen Alleineigentümer Einwendungen erhoben. Dieser selbst hat keine Einwendungen erhoben. Er ist der Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 631 mit einer Gesamtgröße von 956 m² (lfd. Nr. 56 im GEV). Die Vorhabenträgerin plant einen dauerhaften Erwerb von insgesamt 17 m² Fläche sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme von 100 m².

Die **Einwenderin** erhebt Einwendungen zum Schallschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass sich durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 55 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Da am Objekt der maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) für den Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) eingehalten sei und der Tagwert insbesondere maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich (dazu gehörten u. a. Terrassen und Balkone) sei, sei vorliegend der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich erfüllt. Eine Beeinträchtigung der Nutzung des Gartens bestehe daher nicht.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwenderin** wendet sich gegen Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb und befürchtet Gebäudeschäden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus als Schutzmaßnahme für alle drei Gleise vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahme sei mit einer Überschreitung der Beurteilungskriterien für Erschütterungsimmissionen nicht zu rechnen.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen. Die

Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwendung** richtet sich auch gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen für einen Grundstückeigentümer; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.11 Privateinwender ID E0149

Der Privateinwender mit der ID E0149 hat Einwendungen mit Schreiben vom 04.04.2012 erheben lassen und mit Schreiben vom 26.06.2020 im 2. Deckblatt wiederholen lassen. Der Einwender E0149 ist Alleineigentümer der folgenden Grundstücke:

Gemarkung Praest:

Flur 3, Flurstück 102 mit einer Gesamtgröße von 2.809 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 5 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 268 m².

Flur 3, Flurstück 1.127 mit einer Gesamtgröße von 4.669 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 118 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 608 m².

Flur 3, Flurstück 25 mit einer Gesamtgröße von 22.094 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 1.918 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 476 m².

Flur 3, Flurstück 45 mit einer Gesamtgröße von 10.588 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 323 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 3 m².

Der **Einwender** trägt vor, dass die Planunterlagen zum Schallschutz erhebliche Fehler enthielten und die Schallsituation der beiden zwischen Reeser Straße und Bahntrasse gelegenen Wohngebäude nicht korrekt ermittelt worden sei.

Die **Vorhabenträgerin** hat die Unterlagen im ersten Deckblatt geändert.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass auch die Änderungen fehlerhaft waren und entsprechend eine erneute Überprüfung der Schallsituation angefordert.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV an dem Gebäude ID 741 in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5).

Der **Einwender** fordert von der Vorhabenträgerin, eine Kreuzungsmöglichkeit des Bahngeländes für Pferde und Radfahrer in Höhe der Von-der-Recke-Straße in Form einer Eisenbahnüberführung in einer lichten Höhe von 3 m anzulegen. Ein Ausweichen auf die Eisenbahnüberführung Praestsches Feld hält er für unzumutbar, da er dort mit den Pferden wegen der geringen Höhe nicht den Rad- oder Fußweg benutzen könne, sondern vielmehr auf die Benutzung der Straße im abgesenkten Bereich angewiesen sei. Dort bestehe keine Ausweichmöglichkeit, wenn die Pferde bedingt durch Schwerlastverkehr oder größere landwirtschaftliche Fahrzeuge scheuten. Dies würde dazu führen, dass er seine Pensionspferdehalter verliere und sein Pensionspferdebetrieb vollständig zum Erliegen komme.

Gegenäußerung der **Vorhabenträgerin**:

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass die Beseitigung des heutigen Bahnübergangs „Von-der-Recke-Straße“ sowie die erforderliche Ersatzmaßnahme zwischen den Beteiligten (DB InfraGO AG und Stadt Emmerich) auf der Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) abgestimmt worden sei. Hierbei sei die DB InfraGO AG für den Schienenverkehr und die Stadt Emmerich für den Straßenverkehr zuständig. Der genannte Bahnübergang solle nach aktuellem Sachstand ersatzlos aufgehoben werden, da in unmittelbarer Nähe zwei vollwertige Ersatzmaßnahmen (Eisenbahnüberführung Praestsches Feld und Eisenbahnüberführung Broichstraße) geschaffen würden.

In dem 2. Deckblattverfahren seien keine Änderungen an der Planung der Aufhebung des Bahnübergangs (BÜ) Von-der-Recke Straße vorgenommen worden. Damit sei ein dahingehender Vortrag im Deckblattverfahren nicht zulässig.

Unabhängig davon weise die Vorhabenträgerin darauf hin, dass der BÜ Von-der-Recke Straße ohne unmittelbaren Kreuzungsersatz geschlossen würde. Die nächsten Querungsmöglichkeiten böten die Ersatzmaßnahmen Eisenbahnüberführung Praestsches Feld bzw. Broichstraße. Die Ersatzquerungen lägen ca. 400 m bzw. 1350 m von der Von-der-Recke-Straße entfernt und seien über bestehende, parallel zur Bahn verlaufende Straßen und Wege zu erreichen. Daher sei der Pensionspferdebetrieb weiterhin zu erreichen. Eine Existenzbedrohung auf Grund der veränderten Wegebeziehungen erschließe sich ihr nicht.

Entscheidung:

Der Einwendung wird insoweit gefolgt, dass der zusätzliche Bau einer Personenunterführung im Bereich der Von-der-Recke-Straße unter A.4.2 angeordnet wurde. Die Begründung hierfür findet sich unter B.1.1.6.3. Diese Unterführung kann auch von Fußgängern mit geführten Pferden genutzt werden, die dort nicht der Gefahr des Scheuens durch Kraftfahrzeuge ausgesetzt sind. Folglich ist auch die Gefährdung des Pensionspferdebetriebs nicht gegeben.

Der **Einwender** fordert von der Vorhabenträgerin für die dauerhaften und vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahmen der betroffenen Parzellen die Kostenübernahme für Ersatzbauten (Werkstatt nebst Pkw-Garage, Maschinenhalle und Hundehütte).

Gegenäußerung der **Vorhabenträgerin**:

Soweit es zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwender hierzu zu keiner einvernehmlichen Regelung kommt, lehne die Vorhabenträgerin eine Entschädigung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ab und verweist auf das besondere Entschädigungsverfahren.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf Punkt B.4.27.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.12 Privateinwender ID E0150

Der Einwender mit der ID E0150 hat Einwendungen mit Schreiben vom 23.04.2012 erheben lassen. Der Einwender ist Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur

6, Flurstück 510, mit einer Gesamtgröße von 5.215 m² - geplant ist eine dingliche Sicherung einer Fläche von 33 m².

Der **Einwender** fordert Lärmschutz durch den Bau jeweils einer Lärmschutzwand auf beiden Seiten der Gleistrasse, nicht nur auf der seinem Grundstück gegenüberliegenden Seite.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 54 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) seien eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirkt das Verfahren BüG. Durch diese Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** macht Lärmschutzansprüche durch den Bau der Straßenüberführung Baumannstraße geltend.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass das Anwesen des Einwenders Bestandteil der Berechnungen gewesen sei. Der maximale Beurteilungspegel aus der BÜ-Ersatzmaßnahme am Gebäude des Einwenders betrage 53 dB(A) tags bzw. 44 dB(A) nachts. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten. Zudem ist die EÜ Baumannstraße nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Der **Einwender** fordert Maßnahmen zum Schutz seiner Immobilie gegen Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Beurteilungskriterien der DIN-Norm 4150, Teil 2 am Gebäude des Einwenders voraussichtlich nicht eingehalten werden. Die Entscheidung über den Einsatz von Schutzmaßnahmen erforderte die Betrachtung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses. Nach § 74 Abs.2 Satz 3 des VwVfG könnten Schutzmaßnahmen unterbleiben,

wenn sie für die Vorhabenträgerin „untunlich“ seien. In diesem Fall stehe den Betroffenen eine angemessene finanzielle Entschädigung zu. Dies setze allerdings voraus, dass die prognostizierte Überschreitung der Anhaltswerte tatsächlich eintrete. Dieses werde im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens nach Inbetriebnahme der Strecke überprüft. Das sich daraus ggf. ergebende Entschädigungsverfahren sei nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens.

Entscheidung:

Eine Entscheidung wird nicht getroffen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass in einem nachfolgenden Verfahren Maßnahmen angeordnet werden können, wenn sich die prognostizierte Erschütterungsbelastung bestätigt.

B.4.27.2.13 Privateinwender ID E0158

Der Privateinwender mit der ID E0158 hat mit Schreiben vom 17.04.2012 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 513 mit einer Gesamtgröße von 1.072 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 37 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 86 m².

Der **Einwender** wendet sich gegen Lärmbelästigung und Erschütterungen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass sich durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel um bis zu 14,5 dB(A) verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders (neu IO 1100) betrage 54 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Erschütterungsschutz, dass im Bereich des Gebäudes des Einwenders zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichti-

gung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien der DIN 4150, Teil 2 am Gebäude des Einwenders eingehalten würden (s. Anlage 14 der PF-Unterlagen).

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

B.4.27.2.14 Privateinwender ID E0159

Die Privateinwenderin E0159 hat mit Schreiben vom 19.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwenderin ist Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 502 mit einer Gesamtgröße von 716 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 33 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 77 m².

Die **Einwenderin** wendet sich gegen Lärmbelästigung und Erschütterungen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass sich durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel um bis zu 14,5 dB(A) verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders (neu IO 1100) betrage 54 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand, eine Mittelwand, die im Bereich des Anwesens endet, sowie das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Erschütterungsschutz, dass im Bereich des Gebäudes der Einwenderin zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien der DIN 4150, Teil 2 am Gebäude der Einwenderin eingehalten würden (s. Anlage 14 der PF-Unterlagen).

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwenderin** erklärt, dass die Planung vorsähe, auf ihrem Grundstück und dem ihres Bruders (GEV Praest Nr. 44) eine Ausweichbucht zu errichten. Diese halte sie für nicht notwendig, da 100 m weiter die neue Straße „Praestsches Feld“ mit Eisenbahnunterführung vorgesehen sei.

Die **Vorhabenträgerin** macht u. a. darauf aufmerksam, dass die Ausweichbucht im Rahmen des 2. Deckblatts entfallen sei.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung.

Denn durch den Wegfall der Ausweichbucht hat sich die Einwendung erledigt und die etwaige Belastung der Einwenderin ist entfallen.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen einer Grundstückeigentümerin; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.15 Privateinwender ID E0191

Der Privateinwender E0191 hat mit Schreiben 24.04.2012 Einwendungen erhoben. Er ist Mit-Eigentümer der folgenden Grundstücke:

Flur 3, Flurstück 921 mit einer Gesamtgröße von 311 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 22 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 100 m².

Flur 3, Flurstück 920 mit einer Gesamtgröße von 4.190 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 129 m². Weitere 452 m² sollen vorübergehend beansprucht werden.

Flur 3, Flurstück 439 mit einer Gesamtgröße von 4.289 m² - geplant ist ein Erwerb von insgesamt 298 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 601 m².

Das Eigentum an dem Flurstück 921 (GEV Praest Nr. 100) ist zwischenzeitlich auf einen Rechtsnachfolger übergegangen, der selbst keine eigenen Einwendungen erhoben hat.

Das vom Einwender erwähnte Grundstück (Flurstück 975) ist nicht im GEV erfasst.

Der **Einwender** fordert eine längere und höhere Schallschutzwand.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel an den Gebäuden des Einwenders betrage am ersten Gebäude 68 dB(A) tags und 68 dB(A) nachts bzw. 56 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts am zweiten Gebäude und am dritten 58 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum an allen Gebäuden überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. An einem Gebäude seien im Tageszeitraum die Immissionsgrenzwerte auf der Südseite überschritten. Für einen gegebenenfalls hier vorhandenen Außenwohnbereich bestehe Anspruch auf Entschädigung. Am angesprochenen Innenhof, der als Terrasse genutzt werde, seien die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Tageszeitraum eingehalten.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand, die allerdings im Bereich des Anwesens endet, und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag zumeist unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Für Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts am Tag im Außenwohnbereich - soweit vorhanden – steht dem Einwender eine Entschädigung dem Grunde nach zu. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fordert weitergehende Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen auf Grundlage der Beweissicherungsmessung, dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien am Gebäude des Einwenders überschritten würden (vgl. Anlage 14.1 Anhang 3- Ergebnistabelle 1

der Planfeststellungsunterlagen). Daher bestehe in diesem Bereich kein Anspruch auf zusätzliche Schutzmaßnahmen.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Der **Einwender** trägt weiter vor, dass durch den Ausbau der Strecke ein Grunderwerb und eine vorübergehende Nutzung vorgesehen sei. In einem Vorgespräch zum Grunderwerb seien einige Änderungen vorgetragen und zum Teil diesen bereits zugestimmt worden. Die Baustraße vor dem Haus solle auf die Trasse des Bahnseitengrabens verlegt werden, da die Fahrzeuge sonst zu dicht am Gebäude vorbeifahren. Hierzu sei nur eine geringe Breite des Grundstücks für eine vorübergehende Nutzung erforderlich.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Verlegung der Baustraße durch die zuständigen Fachplaner geprüft worden sei. Die in der Einwendung angesprochene Zusage beziehe sich auf diese Prüfung. Die Möglichkeit, die Baustraße vom Grundstück Bahnweg 178 weiter in Richtung der Gleise zu verlegen, komme nach eingehender Prüfung aus folgenden Gründen nicht in Betracht: Die Baustraße werde für die Errichtung folgender Bauwerke benötigt: Drittes Gleis (BW Nr.1, Entwässerung (BW Nr. 1), Bahnseitengraben, Oberleitungsanlage und die Schallschutzwand (BW Nr. 205). Eine Verlegung der Baustraße in Richtung des DB-Geländes wäre in der Theorie nur zu Beginn des Erdbaus für das dritte Gleis denkbar. Die Baustraße müsse jedoch für die weiteren Arbeiten, hier insbesondere die Errichtung der Schallschutzwandfundamente und die Profilierung des Erdkörpers mit Herstellung der Entwässerungsmulde als Bahnseitengraben auf das Grundstück des Einwenders verlegt werden. Vor diesem Hintergrund würde der Zeitraum, in dem eine Verlegung in der Theorie denkbar wäre, allenfalls wenige Monate umfassen. Dabei sei zu berücksichtigen, dass die notwendige Umverlegung der Baustraße während laufender Bauarbeiten, um die vorgenann-

ten Arbeiten ausführen zu können, den Bauablauf erschweren und verlängern und nicht zuletzt den Einwender und die Allgemeinheit durch zusätzliche Emissionen belasten würde. Die Baustraßen müssten den Belastungen der Baufahrzeuge und Materialtransporte uneingeschränkt während der gesamten Bauphase standhalten können, sodass statische Mindestanforderungen an den Aufbau der Baustraßen gestellt werden, die eine Verdichtung des Untergrundes und den lagenweisen Aufbau der Baustraße erfordern. Diese Arbeiten müssten zu dem Zeitpunkt, in dem die Baustraße dann auf das Gelände des Eigentümers verlegt werde, wiederholt werden. Gleichzeitig müsste die vorhergehende Baustraße zurückgebaut und der Boden aufgelockert werden, damit der Bahnseitengraben seiner Funktion als Versickerungsmöglichkeit über eine belebte Bodenzone gerecht werden könne. Im Ergebnis müsste die Baustraße bei einer temporären Verlegung auf einen Teil der DB-Fläche zweimal errichtet werden. Hinzu kämen die Arbeiten für den Rückbau der ersten Baustraße. Dieser doppelte Aufwand würde zu einer Verlängerung der Bauzeit und damit zwangsläufig zu einer Verlängerung der Emissionen führen. Darüber hinaus führe der vorhandene Höhenunterschied zwischen späterer Gleislage und der vorhandenen Grundstücksfläche dazu, dass die Baustraße – auch temporär – nicht ohne Weiteres vollständig auf den späteren Entwässerungsgraben verlegt werden könne. Es müsse die Böschung zwischen Erdbauwerk und angrenzendem Grundstück berücksichtigt und durch entsprechenden Erdauftrag oder einen Verbau ausgeglichen werden. Aufgrund des vorhandenen Gefälles von ca. 33 Grad ergäben sich hierdurch erhebliche zusätzliche Kosten. Unter Abwägung der vorgenannten Auswirkungen mit dem möglichen temporären Nutzen für den Einwender ist aus Sicht der Vorhabenträgerin die Umverlegung der Baustraße weder aus technischen noch aus wirtschaftlichen Gründen vertretbar.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin hat sich eingehend mit den Möglichkeiten der Verlegung der zwingend erforderlichen Baustraße in den Bereich des späteren Versickerungsgrabens auseinandergesetzt. Die Argumentation, die sie zu dem Schluss kommen lässt, dass die Baustraße nicht verlegt werden kann, ist nachvollziehbar. Die Verlegung würde im Ergebnis den Einwender nicht schützen, sondern ihn aufgrund der verlängerten Bauzeit und der zusätzlich erforderlich werdenden Arbeiten (Rückbau der Baustraße mit erneutem Neubau, Auflockerung des Erdreichs, Ausgleich der Höhen, etc.) zusätzlich belasten. Daher wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der **Einwender** trägt vor, dass für eine sinnvolle Nutzung des Vorgartens die Inanspruchnahme des Grundstücks zu minimieren sei, sie fordern daher, den Bahnseitengraben auf einer Länge von ca. 40 Meter zu verrohren oder ein Drainagerohr zu verlegen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass eine Verrohrung dieses Grabenteils denkbar sei, allerdings nicht sinnvoll. Sowohl die umwelttechnischen Einschränkungen einer Verrohrung, die fehlende Ausbildung des Grabens als offenes Gerinne, die wesentlich höheren Baukosten als auch die erhöhte Anforderung an die Instandhaltung sprächen deutlich gegen eine Verrohrung. An diesen Bahnseitengraben sei ein Großteil der Bahnentwässerung angeschlossen. Er leite das gesammelte Oberflächenwasser zur Löwenberger Landwehr. Eine Verrohrung würde den freien Durchfluss zu Hochwasserzeiten erheblich beinträchtigen und ein zusätzliches Hindernis darstellen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird aufgrund der nachvollziehbaren Erwiderung der Vorhabenträgerin zurückgewiesen. Eine Verrohrung würde dazu führen, dass die Funktionen des Bahnseitengrabens nicht vollständig erfüllt werden würden, insbesondere würde auch die Hochwassergefahr zu einer nicht hinzunehmenden Gefährdung, auch des Grundstücks des Einwenders, führen. Dies auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Starkregenereignisse der letzten Jahre.

Der **Einwender** trägt vor, dass für eine Gewerbeanmietung 10 Parkplätze bereitgestellt werden müssten. Sollte dieser Parkraum eingeschränkt werden, müsse entsprechender Ersatz geschaffen werden.

Sofern die Inanspruchnahme der bestehenden Parkplätze erforderlich sei, werde die **Vorhabenträgerin** auf der angrenzenden Eigentumsfläche des Einwenders für entsprechenden Ersatz sorgen.

Entscheidung:

Keine Entscheidung notwendig, da die Vorhabenträgerin gegebenenfalls für den Ersatz der Parkplätze sorgen will.

Der **Einwender** macht geltend, dass durch die Verlegung des Bahnwegs vor dem Grundstück eine Bewirtschaftung/Erschließung nicht mehr gegeben sei. Die Erschließung sei entweder über die Baustraße als neue dauerhafte Zuwegung oder über eine neue Anbindung über das benachbarte Grundstück herzustellen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass sie hinsichtlich der Forderung nach einer Anbindung der Flurstücke 920, Flur 3, Gemarkung Praest und Flurstück 921, Flur 3 Gemarkung Praest an den Bahnweg, zusage, diese im Rahmen der weiteren Planung im Zuge eines Planänderungsverfahrens zu berücksichtigen.

Entscheidung:

Keine Entscheidung notwendig, da die Vorhabenträgerin für die geforderte und erforderliche Anbindung der Grundstücke an den neuen Bahnweg sorgen wird.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen (Wertminderung, Verluste bei Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung).

Entscheidung

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.16 Privateinwender ID E0202 und ID E0203

Die beiden Privateinwender mit der ID E0202 und E0203 haben mit Schreiben vom 17.04.2012 und vom 21.12.2016 im 1. Deckblatt Einwendungen erhoben. Die zwei Einwender sind Miteigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 1079 mit einer Gesamtgröße von 481 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 4 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 422 m².

Die **Einwender** fordern aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders mit aktivem Schallschutz 51 dB(A) tags bzw. 51 dB(A) nachts betrage. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5 und Anlage 13.7). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fordern Entschädigungs- bzw. Schutzmaßnahmen gegen Erschütterungen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass im Bereich des Gebäudes des Einwenders zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien am Gebäude des Einwenders überschritten würden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen).

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwender** fordern ein Beweissicherungsverfahren für ihre Immobilie.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens der Urzustand, d. h. der Zustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen, Bauwerken und sonstiger für die Bauausführung genutzter Flächen, durch die jeweilige Baufirma mittels Protokolls und ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert werde. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Es wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die Einwender erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.17 Privateinwender ID E0205

Der Privateinwender mit der ID E0205 hat mit Schreiben vom 23.04.2012 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 484 mit einer Gesamtgröße von 458 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 1 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 62 m².

Der **Einwender** fordert weitergehenden passiven und aktiven Schallschutz für Haus und Garten.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 55 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Am fraglichen Objekt sei der maßgebliche Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für den Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) eingehalten. Der Tagwert sei insbesondere auch maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich. Da der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt sei, sei eine Beeinträchtigung der Nutzung des Außenwohnbereichs nicht gegeben.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fordert Erschütterungsschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass im Bereich des Gebäudes zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien zum Erschütterungsschutz am Gebäude des Einwenders überschritten würden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen).

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Einwendungen hinsichtlich befürchteter Gebäudeschäden durch Eisenbahnbetrieb werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.18 Privateinwender ID E0216

Der Privateinwender mit der ID E0216 hat mit Schreiben vom 05.04.2012 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 972 mit einer Gesamtgröße von 11.134 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 37 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 96 m².

Der **Einwender** fordert weitergehenden Lärmschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass sich durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 57 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Gemäß der 24. BImSchV würden bei der Bemessung von passiven Schallschutzmaßnahmen alle Umfassungsbauteile (Wände, Fenster, Dächer usw.) berücksichtigt und ein Gesamtkonzept zur Sicherstellung der Anforderungen gemäß der 24. BImSchV erstellt.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissions-grenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fordert Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass im Bereich des Gebäudes des Einwenders zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen (welche auf dem jeweiligen Betriebsprogramm basierten), dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien für Erschütterungen am Gebäude des Einwenders überschritten würden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen).

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

B.4.27.2.19 Privateinwender ID E0229

Die Privateinwenderin mit der ID E0229 hat mit Schreiben vom 23.04.2012 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 973 mit einer Gesamtgröße von 1.133 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 41 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 93 m².

Die **Einwenderin** wendet sich gegen höhere Lärmimmissionen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall: Durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen verringerten sich die Beurteilungspegel deutlich. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 56 dB(A) tags bzw. 56 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der

Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwenderin** wendet sich gegen höhere Erschütterungsemissionen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass für das betreffende Gebäude keine Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 oder der maßgeblichen Werte für den sekundären Luftschall prognostiziert würden. Unzumutbare Beeinträchtigungen durch Erschütterungen seien somit nicht zu erwarten.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwenderin** erklärt ohne nähere Angaben von Gründen, dass sie sowohl mit der vorübergehenden als auch mit der dauerhaften Grundstücksinanspruchnahme nicht einverstanden sei.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert dazu, dass eine vorübergehende Inanspruchnahme eines Grundstückes erforderlich sei, wenn dieses während der Bauzeit zeitweise benötigt würde. Dies gelte insbesondere für die Nutzung als Baustraße, Baustelleneinrichtung oder als Lagerfläche. Hier würden von dem Grundstück 41 m² benötigt, um neben dem dritten Gleis einen Bahnseitengraben errichten zu können.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Denn die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargetan, dass die geplante Baustraße zur Durchführung des Vorhabens erforderlich ist und andere Varianten zum einen nicht gleich gut geeignet sind und zudem zu höheren Inanspruchnahmen führen würden.

Der dauerhafte Erwerb einer Teilfläche von 41 m^2 ist hinzunehmen. Es handelt sich um einen schmalen Streifen am Ende des insgesamt 1.133 m^2 großen Grundstücks unmittelbar und parallel zu den Gleisanlagen gelegen. Damit ist es für die Durchführung des Vorhabens unverzichtbar (vgl. Anlage 9.2 – Grunderwerbsplan 3 von 6).

B.4.27.2.20 Privateinwender ID E0237

Der Privateinwender mit der ID E0237 hat mit Schreiben vom 27.04.2012 und vom 19.12.2016 Einwendungen erhoben und mit Schreiben vom 06.03.2022 Einwendungen erheben lassen. Der Einwender ist Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 4, Flurstück 137 mit einer Gesamtgröße von 823 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 155 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 202 m².

Der **Einwender** fordert Schall- und Erschütterungsschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 56 dB(A) tags bzw. 56 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Sie erklärt weiter, dass im Bereich des Gebäudes zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien für Erschütterungen am Gebäude des Einwenders überschritten würden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen).

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Anwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand und eine Mittelwand sowie das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissions-grenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die Einwendung zum Erschütterungsschutz wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Darüber hinaus wendet sich der **Einwender** sowohl gegen die vorübergehende, als auch gegen die endgültige Inanspruchnahme eines Teils seines Grundstücks. Er meint, statt seines Grundstücks könne die Baustraße sowie die Baustelleneinrichtungsfläche ebenso auf einem auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Raiffeisenstraße liegenden städtischen Grundstück eingerichtet werden.

Hierzu erklärt die **Vorhabenträgerin**, die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders sei unerlässlich. Die Baustraße (BW. Nr. 815) werde zur Errichtung des dritten Gleises (BW. Nr. 1), des Betontroges mit Unterschottermatte (BW. Nr. 2) und dem dafür notwendigen Erdbau, des Bahnsteigs am Haltepunkt Praest (BW Nr. 3), der Entwässerung (BW. Nr. 1), der Schallschutzwand (BW. Nr. 201), der Mittelschallschutzwand (BW. Nr. 202) und der Bahnsteig Rampe (BW. Nr. 454) benötigt. Aus technischen sowie aus logistischen Gründen werde die Baustraße auch zwingend als durchgehende Baustraße benötigt. Unterbrechungen in der Baustraße machten die kontinuierliche Erreichbarkeit und Andienung der Linienbaustelle, wie es der vorliegende Streckenausbau darstellt, unmöglich. Das sogenannte „Bauen vor Kopf“ sei extrem unwirtschaftlich und würde die Baustelle um ein Vielfaches verlängern. Die Baustellenverkehre und die dadurch verursachten Emissionen würden erheblich zunehmen, das Wenden bzw. lärmintensive Rückwärtsfahren (Warntöne) der Baufahrzeuge würde die benachbarten Anwohnerinnen und Anwohner mehr als notwendig belasten. Darüber hinaus würden bei einer Unterbrechung der Baustraße Baustellenfahrzeuge und Materialtransporte über das angrenzende öffentliche Straßennetz zu den Ein-/Ausbauorten der dann nur noch punktuell erreichbaren Baustellen geführt werden mit entsprechenden Einschränkungen für die sonstigen Verkehrsteilnehmer. Die umliegenden Straßen (Sulenstraße, Raiffeisenstraße und Johannesstraße) würden in diesen Fällen besonders stark belastet werden.

Neben der technischen Notwendigkeit einer durchgehenden Baustraße würden die angrenzenden, in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesenen Baustelleneinrichtungsflächen aus logistischen Gründen zur Umsetzung eingangs genannter Baumaßnahmen unbedingt benötigt. Es würden dort Baumaschinen, Geräte und Material ebenso über diese Baustraße angeliefert, wie Aushub ab- und einzubauende Bodenmengen antransportiert werden. Zudem werde ein Teil der Fläche zum einen als Bereitstellungslager für ausgebaute Böden für die Analytik vor der Weiterverwertung genutzt und zur Vorlagerung von in Sperrpausen einzubauender Baustoffe. Alleine für den Bodenaushub müsse mit einem Umschlag von über 7.000 m³ Boden auf der Fläche im unmittelbaren Umfeld gerechnet werden. Eine Verlagerung der Lagerflächen auf ein anderes, weiter entferntes Flurstück komme aufgrund der damit weiteren Transportwege nicht in Betracht. Insbesondere stelle auch die in der Einwen-

dung genannte Ausweichfläche auf dem Flurstück 120, Flur 4, Gemarkung Praest aus den vorgenannten Gründen keine geeignete Alternative dar. Die in der Einwendung genannte Ausweichfläche befinde sich zur bislang geplanten Baustelleneinrichtungsfläche auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Raiffeisenstraße. Die Nutzung dieser Fläche würde für Materialtransporte von und zur Baustelle ständige Querungen der Raiffeisenstraße erforderlich machen. Diese würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs auf der Raiffeisenstraße sowie der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner führen. Zudem bestehe die Gefahr, dass bei querenden Baustellenverkehren sich Verkehre auf der Raiffeisenstraße verkehrswidrig auf den Bahnübergang zurückstauten, womit aus Sicht der Vorhabenträgerin ein erhebliches Sicherheitsrisiko verbunden sei. Alternativ wäre eine gleichzeitige Sperrung des BÜ Raiffeisenstraße und des BÜ Sulenstraße für die Bauzeit theoretisch denkbar. Dies hätte jedoch zur Folge, dass relativ weite Umwege für alle Verkehrsteilnehmer entstehen würden und eine Querung der Bahnlinie im Ortskern von Praest während der Bauzeit nicht möglich wäre. Die nächstgelegenen Querungsmöglichkeiten wären dann die SÜ Baumannstraße (Bahn-km 53,843) in Richtung Wesel sowie der Bahnübergang Von-der-Recke-Straße (Bahn-km 55,290) in Richtung Emmerich-Stadt. Darüber hinaus wäre die Inanspruchnahme des Flurstücks 120, Flur 4, Gemarkung Praest mit einem deutlich stärkeren Eingriff in bestehende Naturräume verbunden. Das Flurstück sei durch eine dichtere Vegetation als diejenige des planungsgegenständlichen Flurstücks geprägt, die als wertvoller Lebensraum für die dort vorkommende Tierwelt diene. Bei einer Inanspruchnahme des Flurstücks 120 müsse insbesondere der vorhandene Baumbestand in Gänze entfernt werden. Im Gegensatz dazu könne bei der vorgesehenen Nutzung entlang der Johannesstraße ein Teil der auf dem Grundstück befindlichen Vegetation erhalten bleiben.

Durch die Verlegung der Baustraße auf den Bereich, in dem später ein Bahnseitengraben entstehen soll, wäre die Herstellung des Bahnseitengrabens erst nach dem Rückbau der Baustraße möglich und könnte damit erst deutlich später als nach der bisherigen Planung erstellt werden. Zudem würde der Baugrund unter der Baustraße ein hohes Maß an Verdichtung erfahren, welches die Erstellung des Bahnseitengrabens zusätzlich erschweren würde.

Entscheidung:

Der Argumentation der Vorhabenträgerin wird gefolgt, die Einwendung ist zurückzuweisen. Der Eingriff in das Eigentum des Einwenders ist zwar nicht zu verkennen, aufgrund der Größe und der Gegebenheiten des Bauvorhabens jedoch nicht zu vermeiden. Entscheidend sind hier einerseits die Anforderungen an die Baustellenlogistik, die die Nutzung des alternativen Grundstücks nahezu unmöglich machen. Darüber hinaus ist jedoch auch die Gefährdung des Straßenverkehrs durch den Baustellenverkehr nicht hinzunehmen, die bei ständiger

Überquerung der Raiffeisenstraße entstehen würde. Die vollständige Sperrung des Bahnübergangs stellt ebenfalls keine sinnvolle Alternative dar, da der Verkehr in Praest ohnehin durch das Bauvorhaben stark belastet wird. Schließlich ist noch die unterschiedliche Beanspruchung der Naturräume in die Entscheidung mit einbezogen worden. Auch diese Komponente sprach für die Planungsvariante der Vorhabenträgerin. Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.21 Privateinwender ID E0244 und ID E0245

Die beiden Privateinwender mit der ID E0244 und E0245 haben mit Schreiben vom 28.04.2012 Einwendungen erhoben. Die **Einwender** sind Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 630. Die Vorhabenträgerin plant einen dauerhaften Erwerb von 5 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 92 m^2 des 947 m² großen Grundstücks.

Die **Einwender** fordern weitergehenden passiven und aktiven Schallschutz für Haus und Garten.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 55 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Am fraglichen Objekt sei der maßgebliche Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für den Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) eingehalten. Aus der Unterlage 13.5 sei erkennbar, dass am fraglichen Objekt die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) im Erdgeschoss eingehalten seien. Damit bestehe kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen im Erdgeschoss. Der Tagwert sei insbesondere auch maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich. Daher sei der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Fol-

ge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fordern weitergehenden Erschütterungsschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus als Schutzmaßnahme vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahme sei mit einer Überschreitung der Beurteilungskriterien für Erschütterungsimmissionen nicht zu rechnen.

Die **Einwender** fürchten Gebäudeschäden durch die Belastungen aus dem Eisenbahnbetrieb.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit und fordern ein Beweissicherungsverfahren.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.22 Privateinwender ID E0288 und ID E0299

Die beiden Privateinwender mit der ID E0288 und E0299 haben mit Schreiben vom 23.04.2012 Einwendungen erhoben. Die zwei Einwender sind mit weiteren zwei Miteigentü-

mern der folgenden Grundstücke: Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 979 sowie Gemarkung Vrasselt, Flur 10, Flurstück 70. Die Vorhabenträgerin plant einen dauerhaften Erwerb von 14 m² und beansprucht eine vorübergehende Inanspruchnahme in Größe von 138 m^2 von 1.362 m^2 des Gesamtgrundstückes, Gemarkung Praest, sowie einen dauerhaften Erwerb von 59 m^2 und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 29 m² von 8.280 m^2 des Gesamtgrundstückes, Gemarkung Vrasselt.

Die **Einwender** fordern Schallschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 56 dB(A) tags bzw. 56 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen als die geplanten sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fordern Schutz vor Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass für das Objekt der Einwender damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien für Mischgebiete eingehalten würden.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwender** richten sich gegen Erschütterungen aus dem Baubetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens der Urzustand, d. h. der Zustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen, auch Straßen und sonstige für die Bauausführung genutzter Flächen, durch die jeweilige Baufirma mittels Protokolls und ggf. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert werde. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt. Die Beweissicherungsunterlagen seien vor Bauausführung u. a. den Eigentümern zu übergeben. Nach Abschluss der Baumaßnahme werde der Zustand erneut dokumentiert. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d. h. Schäden, würden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben. Der Urzustand werde wiederhergestellt. Die Kosten gingen zu Lasten der Vorhabenträgerin. Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten würden durch die Wahl geeigneter Baugeräte und -maschinen minimiert. Erschütterungen seien nur für kurze Zeit und lokal begrenzt zu erwarten und würden sich daher im zumutbaren Rahmen halten. Es sei möglich, während der Durchführung der Baumaßnahmen die Erschütterungen messtechnisch zu überwachen und im Rahmen der Baudurchführung darauf zu reagieren, um die Anforderungen der DIN 4150 einzuhalten.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

B.4.27.2.23 Privateinwender ID E0302 und ID E0699

Die beiden Privateinwender mit der ID E0302 und E0699 haben mit Schreiben ohne Datum (Eingang 02.05.2012) Einwendungen erhoben. Die **Einwender** sind Miteigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 794. Die Vorhabenträgerin plant einen dauerhaften Erwerb von 36 m² des 1.135 m² großen Grundstücks.

Die **Einwender** fordern aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 56 dB(A) tags bzw. 56 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Somit wird den Forderungen der Einwender nachgekommen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.24 Privateinwender ID E0311, ID E0306 und ID E0309

Der Privateinwender ID E0311 hat mit Schreiben vom 16.12.2016 und 30.01.2017 Einwendungen erhoben und diese Einwendungen mit Schreiben vom 06.07.2020 wiederholt. Die Einwender ID E0309 und ID E0306 sind nach eigenen Angaben Sohn und Tochter des Einwenders und haben mit Schreiben vom 20.04.2012 erklärt, nunmehr Rechtsnachfolger des Einwenders zu sein.

Der **Einwender** ID E0311 ist Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 2, Flurstück 176. Die Vorhabenträgerin plant eine vorübergehende Inanspruchnahme von 641 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 1 m² des 1.683 m² großen Grundstücks.

Der Einwender erklärt, dass er auch Eigentümer der Flurstücke in Praest mit den Nrn. 39, 40, 177, 547 und 501 sei. Das angeführte Steinkauz-Vorkommen bezieht sich allein auf das Flurstück Nr. 501.

Der **Einwender** fordert Schallschutz durch Errichtung einer Lärmschutzwand und den Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, im Bereich des Gebäudes des Einwenders seien eine Außenwand mit einer Höhe von 3 m und das Verfahren besonders überwachtes Gleis (BüG) Bestandteile des Schallschutzkonzepts. Die maximale Pegelminderung betrage 11,1 dB(A). Gegenüber der Vorbelastung sinke die Lärmbelastung um ca. 8 dB(A). Dies trage zu einer deutlichen Verbesserung der Wohnsituation bei. Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchungen sei ein umfangreicher Variantenvergleich (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13.6) bezüglich der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden, der als Grundlage für die Abwägung der Frage diene, ob die Kosten für aktiven Schallschutz verhältnismäßig sind.

Am Wohngebäude sei der maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) für den Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) eingehalten. Der Tagwert sei insbesondere maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich (dazu gehören u. a. Terrassen und Balkone). Da der Immissionsgrenzwert für den Tageszeitraum eingehalten sei, sei der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt und eine Nutzung des Außenwohnbereichs uneingeschränkt möglich.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fordert eine Vermeidung von Erschütterungen durch entsprechende bauliche Maßnahmen am Gleis und am Übertragungsweg.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des betreffenden Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus in Form von besohlten Schwellen als Schutzmaßnahme vorgesehen sei (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen). Damit würden die Beurteilungskriterien für Erschütterungen (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) gemäß Prognose ein-

gehalten. Gegenüber dem derzeitigen Zustand ändere sich die Situation insofern, als das nächstgelegene und das neu geplante Gleis mit besohlten Schwellen ausgerüstet würden. Daher könne mit einer Verringerung der Immissionen der einzelnen Zugvorbeifahrten gerechnet werden. Für die Beurteilung der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen auf bauliche Anlagen würden die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 herangezogen. Die Norm nenne Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden nicht zu erwarten seien.

Entscheidung:

Den Einwendungen wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Der **Einwender** fordert eine Verlegung der geplanten Ferngas-Leitung. Im vorgesehenen Grundstück befinde sich in ca. 8 m Abstand von der Grenze eine durch Grunddienstbarkeit gesicherte Thyssen-Ferngasleitung**.** Diese Leitung besitze einen 4 m breiten Schutzstreifen (je 2 m zu beiden Seiten der Leitungsachse). Nach Ansicht des Einwenders und auch nach den ihm vorliegenden Vertragsunterlagen sei die Einrichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche und das Lagern von Baumaterialien im Bereich des Schutzstreifens nicht statthaft.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Sicherung und/oder die ggfs. erforderliche Umverlegung der Gasleitung mit dem jeweiligen Leitungsbetreiber abgestimmt werde.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist entbehrlich, denn die Vorhabenträgerin hat der Einwendung bereits Rechnung getragen.

Der **Einwender** trägt vor, durch die Lagerung von kontaminiertem Material, Staubelastung, Straßenverschmutzung, Entstehung von Abfällen und Schadstoffemissionen von Baufahrzeugen sei mit einer Verunreinigung seiner Grundstücke zu rechnen. Für diese Grundstücke liege bereits eine positiv beschiedene Bauvoranfrage über die Errichtung von sechs Wohnhäusern vor.

Der **Einwender** fordert die Verlegung der Baustelleneinrichtungsfläche, um eine mögliche gesundheitliche Schädigung der späteren Bewohner, insbesondere von Kindern durch diese Schadstoffe von vornerein auszuschließen.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Ausweislich den Planunterlagen ist die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks für die Anlage einer Baustelleneinrichtungsfläche zum Zwecke der Herstellung des Durchlasses in km 53,507 und auch für die Anpassung der Fahrbahn im Bereich des Bahnübergangs erforderlich. Nach Fertigstellung der beschriebenen Bauteile wird die Baustelleneinrichtungsfläche wieder in ihren Urzustand zurückversetzt. Eine weitere Nutzung im Zuge des dreigleisigen Ausbaus hat die Vorhabenträgerin nicht geplant.

Belastungen durch bauzeitlichen Lärm, Erschütterungen und Schadstoffe (Abgase, Staub) sind im Zuge der Baumaßnahme unvermeidbar. Um die Beeinträchtigungen in den Siedlungsflächen zu vermindern, führt die Vorhabenträgerin die Baustellenverkehre möglichst außerhalb der Siedlungen. Darüber hinaus verpflichtet die Vorhabenträgerin die bauausführenden Firmen vertraglich zur Verminderung der Staubbelastungen, die erforderlichen Maßnahmen zur Staubbekämpfung (wie z. B. die regelmäßige Befeuchtung einzelner Baustraßenabschnitte) durchzuführen.

Der **Einwender** fordert die Verlegung der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche zum Schutz eines Steinkauz-Habitates. Die Bruthöhle des Steinkauz Pärchens befinde sich in einem Apfelbaum in einer Entfernung von ca. 8 bis 10 m von der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche im Flurstück Nr. 501. Die Befürchtung würde auch von der Naturschutzbehörde des Kreises Kleve und der NABU geteilt.

Gegenäußerung der **Vorhabenträgerin**:

Das Steinkauz-Habitat auf dem Grundstück des Einwenders/der Einwenderin sei bereits im Artenschutzbeitrag berücksichtigt worden (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 10.6, S. 58 ff.). Da eine Beeinträchtigung des Steinkauzes durch das Vorhaben nicht sicher ausgeschlossen werden könne, sei vorsorglich und entsprechend den artenschutzrechtlichen Regelungen die Anlage eines Ersatzhabitats im trassenferneren Umfeld vorgesehen (Maßnahme ACEF 1, siehe Plan Anlage 10.5, Blatt 2).

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist entbehrlich. Den Bedenken des Einwenders wurde bereits durch die Planung der Vorhabenträgerin vollumfänglich Rechnung getragen.

Die **Einwenderin** erhebt gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Zahlung im Hinblick auf die von ihr befürchteten Wertminderung.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Zahlungsanspruch ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird Bezug genommen auf die Einleitung unter B.4.27.1 dieses Beschlusses.

Der **Einwender** fordert eine Entschädigung in Geld aufgrund des Wegfalls des Bahnübergangs Kerstenstraße und der Schaffung der Bahnüberführung Bergerweg. Es falle deshalb pro Einzelstrecke mit dem Auto oder Fahrrad ein Umweg von 0,900 km an.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird Bezug genommen auf die Einleitung unter B.4.27.1 dieses Beschlusses.

Der **Einwender** fordert den Rückbau des Bergerweges infolge der Beseitigung des BÜ Kerstenstraße und zwar gemäß der im März 2003 geschlossenen Vereinbarung. Hierbei sollen sämtliche eingebrachten Befestigungsstoffe, Bauteile, Leitungen, Rohre und andere Rückstände vom Grundstück entfernt und der Grundstückszaun an der Grenze neu errichtet werden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass ungeachtet der Vereinbarung von 2003 derzeit der Rückbau der nicht mehr erforderlichen Fahrbahn in dem auf dem Lageplan dargestellten Umfang und die Neuanlage einer Böschung inklusive neuem Grenzzaun geplant seien. Diese Maßnahme sei unter anderem durch den erforderlichen Neubau des Durchlasses in km 53,507 bedingt.

Entscheidung:

Es bedarf keiner Entscheidung. Denn dem Begehren des Einwenders ist bereits entsprochen worden.

Der **Einwender** verlangt, dass sein Grundstück ausschließlich für Herstellung des Durchlasses in km 53,507 und für den Rückbau der vor seinem Grundstück gelegenen Straßenfläche verwendet wird.

Die **Vorhabenträgerin** weist hierzu auf die Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes zu Az. 541pa/004-2013#019 für das Vorhaben „Aufhebung des BÜ Kerstenstraße durch den Neubau der SÜ Baumannstraße“ hin. Für die streitige BE-Fläche sei eine Fläche von 641 m^2 nötig, um einen Durchlass bei km 53,507 zu erstellen und die Fahrbahn im Bereich des BÜ anzupassen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Sachverhalt ist bereits unanfechtbar entschieden. Die Vorhabenträgerin verweist zurecht auf die zitierte Plangenehmigung und die Notwendigkeit der vorübergehenden Inanspruchnahme des Grundstücks für die geplante BE-Fläche.

Der **Einwender** fordert ein Verbot für das Aufstellen von Büro- und Werkstattcontainern sowie für die Lagerung von Baumaterial und kontaminiertem Material.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch ab und macht ergänzend darauf aufmerksam, dass eine Lagerung von kontaminierten Stoffen nicht geplant sei.

Entscheidung:

Die Einwendung wird – soweit nicht bereits erledigt – zurückgewiesen. Der Einwender hat keinen Anspruch auf Bestimmung bzw. Abweichung von der geplanten Bauausführung, soweit diese sich im gesetzlichen Rahmen bewegt.

Der **Einwender** verlangt, der Vorhabenträgerin ein generelles Nachtarbeitsverbot aufzuerlegen.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein solcher Anspruch besteht zu Gunsten des Einwenders nicht.

B.4.27.2.25 Privateinwender ID E0321

Der Privateinwender E0321 hat mit Schreiben ohne Datum (Eingang 02.05.2012) als sogenannter „zukünftiger Erbe“ Einwendungen erhoben. Betroffen sein soll folgendes Grundstück, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 92 mit einer Gesamtgröße von 1.549 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 51 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 116 m². Es handelt sich um das identische Grundstück, zu dem bereits der Privateinwender mit der ID E0386 mit Schreiben vom 21.04.2012 Einwendungen erhoben hat.

Der **Einwender** richtet sich gegen eine Erhöhung des Lärmpegels.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass am Objekt des Einwenders der maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) für den Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) eingehalten sei. Der Tagwert sei insbesondere maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich (dazu gehörten u.a. Terrassen und Balkone). Da der Immissionsgrenzwert für den Tageszeitraum eingehalten sei, sei der gesetzlich vorgeschriebene

Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für die Nachtzeit (22:00 bis 6:00 Uhr) werde teilweise überschritten. Daher bestehe ein Anspruch dem Grunde nach auf passive Schallschutzmaßnahmen am Haus entsprechend der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung).

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** ist nicht bereit, Teile seines Grundbesitzes sowohl vorübergehend als auch dauerhaft zur Verfügung zu stellen, da hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen der Garten- und Grundstücknutzung entstünden und eine spätere Wiederherstellung des Ursprungszustandes nicht mehr möglich sei.

Gegenäußerung der **Vorhabenträgerin**:

Im Hinblick auf die lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen für Baustraßen und BE-Flächen entgegnet die Vorhabenträgerin, dass diese nach Abschluss der Bauarbeiten den Grundstückseigentümern zurückgegeben und in der Form wiederhergestellt würden, so dass sie ihren ursprünglichen Zwecken dienen können. Der gegebenenfalls vorhandene, wertrelevante Aufwuchs und/oder bauliche Anlagen, die mit den betroffenen Grundstücken/Grundstücksteilen verbunden sind, würden in Geld entschädigt. Darüber seien bereits Verhandlungen aufgenommen worden.

Bezüglich des auf dem Grundstück befindlichen Teichs und Aufwuchs solle ein Sachverständiger zur Bewertung hinzugezogen werden. Die DB ProjektBau habe dem Einwender eine Liste geeigneter und qualifizierter Sachverständiger zugesandt, verbunden mit der Bitte um Auswahl eines dort gelisteten Sachverständigen. Ein Ortstermin fand am 15.03.2011 statt.

Was den geplanten Erwerb der Teilfläche (51 m^2) betrifft, so halte die Vorhabenträgerin an ihrer Planung fest, da ein Verzicht des Erwerbs für die Durchführung des Vorhabens nicht möglich sei.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat erklärt, die Teilflächen zur vorübergehenden Inanspruchnahme vollständig wiederherzustellen und den Einwender für den Teich zu entschädigen. Entschädigungsfragen sind indes nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Der dauerhafte Erwerb einer Teilfläche von 51 m^2 ist hinzunehmen. Es handelt sich um einen schmalen Streifen am Ende des insgesamt 1.549 m^2 großen Grundstücks unmittelbar und parallel zu den Gleisanlagen gelegen. Damit ist es für die Durchführung des Vorhabens unverzichtbar (vgl. Anlage 9.2 – Grunderwerbsplan 3 von 6). Auch hierauf gerichtete Entschädigungsfragen sind indes nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die **Einwender** erhebt – wie bereits der Voreigentümer (E0386) – überwiegend allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.26 Privateinwender ID E0034, ID E0351 und ID E0416

Die Einwenderin mit der ID E0348 sowie die Einwenderin E0351 und der Einwender E0416 haben gleichlautende Einwendungen jeweils mit Schreiben vom 18.04.2012 erhoben. Die drei Einwender sind Miteigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 460 mit einer Gesamtgröße von 2.172 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 90 m².

Die **Einwender** fordern weitergehenden Schallschutz, höhere Schallschutzwände und passiven Schallschutz an allen Bauteilen und für alle Räume.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass im Bereich des fraglichen Objekts (Anmerkung: ID731) entsprechend der schalltechnischen Untersuchung – unter Berücksichtigung der geplanten Schallschutzmaßnahmen – die Grenzwerte eingehalten seien. Daher bestehe kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Weiter erklärt die Vorhabenträgerin, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders (IO 730) betrage 59 dB(A) tags bzw. 59 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, an einem Gebäude unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Für das andere Gebäude liegt der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fordern weitergehenden Erschütterungsschutz und fürchten Gebäudeschäden infolge des Bahnbetriebs.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert (Stellungnahme zu E368), dass die Erschütterungsprognose ergebe, dass die Beurteilungskriterien zum Schutze von Menschen in Gebäuden nach DIN 4150, Teil 2, voraussichtlich eingehalten würden. Für die Beurteilung der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen auf bauliche Anlagen würden die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 herangezogen. Die Norm nenne Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden nicht zu erwarten seien. Sie lägen in der Größenordnung um etwa ein 20-faches über den Anhaltswerten zum Schutze von Menschen in Gebäuden nach DIN 4150, Teil 2. Daher seien Schäden oder Folgeschäden aus dem Betrieb der Bahnstrecke nicht zu erwarten.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8. Mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen (Schwellenbesohlung auf allen drei Gleisen) ist davon auszugehen, dass auch die entsprechenden Anforderungen zum Schutz der Menschen eingehalten werden. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** tragen vor, dass durch das Anlegen der Baustraße ihre 14 Jahre alte und 28 m lange Tuja-Hecke (insgesamt 61 Pflanzen), eine 50 Jahre alte Edeltanne, eine 23 Jahre alte Schwarzkiefer, ein Haselnusstrauch sowie Kirschlorbeer und Wacholderpflanzen entfernt werden müssten. Gleiches gelte für den bepflanzten Erdwall. Auch der Grundstückszaun (50 m lang) und das Durchgangstor mit Pfeilern und Pfosten wäre betroffen.

Der Swimmingpool mit gemauerter Steineinfassung und Solaranlage müsse auch entfernt werden.

Die **Vorhabenträgerin** hat erklärt, sich mit der Grundstückseigentümerin in Verbindung zu setzen und ggfs. eine einvernehmliche Lösung zu erzielen. Entschädigungsansprüche dieser Art seien jedenfalls nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Entscheidung:

Soweit die Einwendung nicht bereits durch eine etwaige erzielte Einigung erledigt ist, wird die Einwendung zurückgewiesen. Etwaige Entschädigungen wegen grundstücksrechtlicher Inanspruchnahme sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird auf die Ausführungen unter B.4.27.1 verwiesen.

Die **Einwender** fordern Mietzins i. H. v. 8 €/m^2 für die Teilfäche ihres Grundstücks von 90 m^2 (Baustraße).

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ansprüche dieser Art sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird auf die Ausführungen unter B.4.27.1 verwiesen.

Die **Einwenderin** fordert im Hinblick auf die von ihr befürchtete Wertminderung ihres Grundstücks die Zahlung einer (nicht bezifferten) Entschädigung.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ansprüche dieser Art sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird auf die Ausführungen unter B.4.27.1 verwiesen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.27 Privateinwender ID E0351

Die Privateinwenderin E0351 hat Einwendungen mit Schreiben vom 18.04.2012 erhoben. Die Einwenderin ist Eigentümerin des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 755 mit einer Gesamtgröße von 1.332 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 95 m².

Die **Einwenderin** fordert weitergehenden Schall- und Erschütterungsschutz für das Grundstück.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Grundstücks sieht die Vorhabenträgerin Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG, sowie Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb vor (Schwellenbesohlung auf allen drei Gleisen). Weitergehende Schutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwenderin** fordert Mietzins i. H. v. 5 €/m^2 für die Teilfäche ihres Grundstücks von 95 m^2 (Nutzung für eine Baustraße).

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ansprüche dieser Art sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird auf B.4.27.1 verwiesen.

Die **Einwenderin** fordert im Hinblick auf die von ihr befürchtete Wertminderung ihres Grundstücks die Zahlung einer (nicht bezifferten) Entschädigung.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ansprüche dieser Art sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird auf die Ausführungen unter B.4.27.1 verwiesen.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen einer Grundstückeigentümerin; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.28 Privateinwender ID E0375 und ID E0650

Die Einwender mit der ID E0375 und mit der ID 0650 haben Einwendungen mit Schreiben vom 25.04.2012 und erneut mit Schreiben vom 29.04.2012 erhoben, und zwar im Namen des im GEV unter „Nutzer“ eingetragenen Vereins. Dieser Verein war früher Miteigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 871, ist dies heute jedoch nicht mehr. Das Grundstück hat eine Gesamtgröße von 11.967 m², geplant ist ein Erwerb von insgesamt 829 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 111 m².

Der Verein wendet sich gegen die vorgesehene Höhe der Schallschutzwände, die er nicht für ausreichend hält, da es sich bei den Pferden um Fluchttiere handele, die sensibel auf Lärm reagierten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert hierzu, dass die Reithalle nicht Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung sei, da das Gebäude nicht zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen gedacht sei. Die Untersuchung für das benachbarte Gebäude habe jedoch eine Reduzierung des Beurteilungspegels durch die vorgesehenen Maßnahmen von bis zu 14,5 dB(A) ergeben, was zu einem Beurteilungspegel tags von ca. 55 dB(A) führe.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen, da ein ausreichender Schallschutz sichergestellt wird.

Weiter fordern die **Einwender** einen geeigneten Ersatz für den Bahnübergang „Von-der-Recke-Straße“. Sie meinen, dass mit Pferden Eisenbahnüberführungen sowie Straßenüberführungen nicht zu Fuß genutzt werden könnten. Dies führe zu einer Gefährdung des Vereins, da die Vereinsmitglieder die jenseits der Bahntrasse gelegene Reitanlage nicht mehr erreichen könnten.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt hierzu, dass aufgrund der zu gewährleistenden Sicherheit des Verkehrs sämtliche Bahnübergänge an der Strecke zu beseitigen seien. Es bestehe auch kein Anspruch darauf, das öffentliche Straßennetz im bisherigen Umfang aufrechtzuerhalten.

Entscheidung:

Unter A.4.2 hat die Planfeststellungsbehörde eine zusätzliche Eisenbahnüberführung für Fußgänger im Bereich des bisherigen Bahnübergangs Von-der-Recke-Straße angeordnet. Hierdurch wird auch für die Vereinsmitglieder eine zumutbare Querungsmöglichkeit geschaffen, die keine Verladung der Pferde zum Transport erforderlich macht. Auch vor der Erweiterung der Bahntrasse sind die Pferde bereits den Emissionen von dort ausgesetzt, so dass eine gewisse Gewöhnung vorliegen dürfte. Es ist daher davon auszugehen, dass ein Führen der Pferde durch die zukünftige Personenunterführung problemlos machbar sein wird. Somit bleibt auch die Reitanlage in Gänze nutzbar, so dass eine Gefährdung des Vereins nicht zu besorgen ist.

Die **Einwender** erheben ansonsten allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen

B.4.27.2.29 Privateinwender ID E0386

Der Privateinwender mit der ID E0386 hat mit Schreiben vom 21.04.2012 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Miteigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 92 mit einer Gesamtgröße von 1.549 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 51 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 116 m².

Der **Einwender** richtet sich gegen eine Erhöhung des Lärmpegels.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass am Objekt des Einwenders der maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) für den Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) eingehalten sei. Der Tagwert sei insbesondere maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich (dazu gehörten u.a. Terrassen und Balkone). Da der Immissionsgrenzwert für den Tageszeitraum eingehalten sei, sei der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für die Nachtzeit (22:00 bis 6:00 Uhr) werde teilweise überschritten. Daher bestehe ein Anspruch dem Grunde nach auf passive Schallschutzmaßnahmen am Haus entsprechend der

24. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung).

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissions-grenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** ist nicht bereit, Teile seines Grundbesitzes sowohl vorübergehend als auch dauerhaft zur Verfügung zu stellen, da hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen der Garten- und Grundstücknutzung entstünden und eine spätere Wiederherstellung des Ursprungszustandes nicht mehr möglich sei.

Gegenäußerung der **Vorhabenträgerin**:

Im Hinblick auf die lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen für Baustraßen und BE-Flächen) entgegnet die Vorhabenträgerin, dass diese nach Abschluss der Bauarbeiten den Grundstückseigentümern zurückgegeben und in der Form wiederhergestellt würden, so dass sie ihren ursprünglichen Zwecken dienen können. Der gegebenenfalls vorhandene, wertrelevante Aufwuchs und/ oder bauliche Anlagen, die mit den betroffenen Grundstücken/Grundstücksteilen verbunden sind, würden in Geld entschädigt. Darüber seien bereits Verhandlungen aufgenommen worden.

Bezüglich des auf dem Grundstück befindlichen Teichs und Aufwuchs solle ein Sachverständiger zur Bewertung hinzugezogen werden. Die DB ProjektBau habe dem Einwender eine Liste geeigneter und qualifizierter Sachverständiger zugesandt verbunden mit der Bitte um Auswahl eines dort gelisteten Sachverständigen. Ein Ortstermin fand am 15.03.2011 statt.

Was den geplanten Erwerb der Teilfläche (51 m^2) betrifft, so halte die Vorhabenträgerin an ihrer Planung fest, da ein Verzicht des Erwerbs für die Durchführung des Vorhabens nicht möglich sei.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat erklärt, die Teilflächen zur vorübergehenden Inanspruchnahme vollständig wiederherzustellen und den Einwender für den Teich zu entschädigen. Entschädigungsfragen sind indes nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Der dauerhafte Erwerb einer Teilfläche von 51 m^2 ist hinzunehmen. Es handelt sich um einen schmalen Streifen am Ende des insgesamt 1.549 m^2 großen Grundstücks unmittelbar und parallel zu den Gleisanlagen gelegen. Damit ist es für die Durchführung des Vorhabens unverzichtbar (vgl. Anlage 9.2 – Grunderwerbsplan 3 von 6). Auch hierauf gerichtete Entschädigungsfragen sind indes nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die **Einwender** erhebt überwiegend allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.30 Privateinwender ID E0421

Der Privateinwender mit der ID E0421 hat mit Schreiben vom 27.04.2012 und vom 19.12.2016 im 1. Deckblattverfahren Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Miteigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 1306 mit einer Gesamtgröße von 379 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 248 m².

Der **Einwender** fordert aktive und passive Schallschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders mit aktivem Schallschutz 50 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts betrage. Die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) seien damit im Nachtzeitraum überschritten und es bestehe ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.
Durch den Umbau der EÜ „Praestsches Feld“ bestehe am Anwesen des Einwenders darüber hinaus Anspruch auf Lärmvorsorge. Da die Straße bis unmittelbar an die Gebäude reiche, seien aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden nicht möglich, so dass passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen würden. Details der Untersuchung könnten der Anlage 13.7, Kapitel 3.2 der Planfeststellungsunterlagen entnommen werden.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fordert Erschütterungsschutzmaßnahmen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass im Bereich des Gebäudes des Einwenders zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems (auf allen drei Gleisen) in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien für Erschütterungen am Gebäude des Einwenders überschritten würden (s. Anlage 14 der PF-Unterlagen).

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Der **Einwender** fürchtet Gebäudeschäden durch die Baumaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme 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 Protokolls und ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert werde. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Es wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.31 Privateinwender ID E0422 und ID E0423

Die beiden Privateinwender mit der ID E0422 und E0423 haben mit Schreiben vom 26.04.2012 Einwendungen erhoben. Die **Einwender** sind Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 527. Die Vorhabenträgerin plant einen dauerhaften Erwerb von 213 m² sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme von 361 m^2 des 2.674 m² großen Grundstücks.

Die **Einwender** fordern Schallschutz, eine längere Lärmschutzwand und den Einbau von Lärmschutzfenstern.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert zum Schallschutz:

Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 54 dB(A) tags bzw. 53 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach für beide Gebäude.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, hier Außen- und Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wer-

den deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fordern Erschütterungsschutz auf dem neuesten Stand.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass im Bereich des Gebäudes zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems auf allen drei Gleisen in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergebe die Immissionsberechnungen, dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien für Erschütterungen an Gebäuden des Einwenders überschritten würden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen).

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

B.4.27.2.32 Privateinwender ID 0435 und ID 0436

Die Privateinwender ID E0435 und ID E0436 haben mit Schreiben vom 02.04.2012 Einwendungen erheben lassen. Die Einwenderin ID E0435 ist Allein-Eigentümerin der folgenden Grundstücke:

<u>Gemarkung Praest</u>:

Flur 6, Flurstück 551 mit einer Gesamtgröße von 1.247 m² – geplant ist der Erwerb von insgesamt 384 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 4 m².

Flur 6, Flurstück 429 mit einer Gesamtgröße von 49.261 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 2.713 m², eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 130 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 1 m².

Flur 6, Flurstück 541 mit einer Gesamtgröße von 82.956 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 4.048 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 457 m².

Flur 6, Flurstück 558 mit einer Gesamtgröße von 3.637 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 341 m² sowie die dingliche Sicherung einer Fläche von 129 m². 107 m² sollen vorübergehend beansprucht werden.

Flur 6, Flurstück 538 mit einer Gesamtgröße von 1.298 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 1.241 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 13 m².

Flur 6, Flurstück 561 mit einer Gesamtgröße von 445 m² – geplant ist ein Erwerb von 117 m^2 sowie die dingliche Sicherung einer Fläche von 7 m². 5 m² sollen vorübergehend beansprucht werden.

Flur 6, Flurstück 528 mit einer Gesamtgröße von 80 m² – geplant ist ein Erwerb von 49 m². 2 m² sollen vorübergehend beansprucht werden.

Flur 6, Flurstück 539 mit einer Gesamtgröße von 17.528 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 86 m².

Flur 6, Flurstück 557 mit einer Gesamtgröße von 1.270 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 1.000 m².

Flur 6, Flurstück 554 mit einer Gesamtgröße von 17.310 m² – geplant ist ein Erwerb von 15 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 170 m².

Flur 7, Flurstück 445 mit einer Gesamtgröße von 56.057 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 28.236 m² sowie eine dingliche Sicherung einer Fläche von 28.236 m².

Die Einwenderin ID E0435 ist ferner Miteigentümerin des folgenden Grundstücks: Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 426 mit einer Gesamtgröße von 424 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 14 m².

Die Einwenderin ID E0435 ist Mit-Eigentümerin des folgenden Grundstücks:

Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 426 mit einer Gesamtgröße von 424 m² – geplant ist der Erwerb von insgesamt 14 m².

Die **Einwenderin** fordert die Erbringung einer (höheren) Entschädigung für die in Anspruch genommenen Grundstücksteile, hilfsweise Stellung von Ersatzland.

Die **Vorhabenträgerin** nimmt Bezug auf die der Einwenderin bereits unterbreiteten Angebote und lehnt die darüber hinausgehenden Ansprüche ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Einleitung zu B.4.27.1 verwiesen.

Die **Einwender** fordern die Errichtung einer Schallschutzwand auf Höhe ihres Wohngebäudes.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 57 dB(A) bzw. 58 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) bzw. 59 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung Rechnung getragen. Im Bereich des Anwesens wirken verschiedene Maßnahmen des aktiven Schallschutzes: eine Außenwand, die im Bereich des Wohngebäudes endet, eine Mittelwand und das BüG-Verfahren. Durch die genannten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden Pegelminderungen von 5 bis 8 dB(A) erzielt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** richten sich gegen bauzeitliche Erschütterungen.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** fürchten Schäden durch Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb an ihren unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass Schäden oder Folgeschäden aus dem Betrieb der Bahnstrecke nicht zu erwarten seien. Die DIN 4150 Teil 3 (Erschütterungseinwirkung auf bauliche Anlagen) nenne Anhaltswerte für maximale Schwinggeschwindigkeiten der obersten Deckenebene bei Dauererschütterungen, bei deren Einhaltung nach bisheriger Erfahrung keine Schäden aufträten. Da das neue Gleis von der Bebauung abrücke und die Bestandsgleise im Bereich des Einwenders mit Erschütterungsschutz ausgestattet werden, sei nicht

davon auszugehen, dass die maximale Schwinggeschwindigkeit der Erschütterungen nehme.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwender** fordern von der Vorhabenträgerin Ausgleichsflächen in doppelter Größe als Gegenleistung für zu Eigentum zu übertragende Flächen.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Einleitung unter B.4.27.1 verwiesen.

Die **Einwender** wehren sich gegen die Inanspruchnahme hofnaher Ackerflächen, da diese besonders wertvoll seien und der Betrieb zudem hierauf angewiesen sei.

Die **Vorhabenträgerin** erläutert, dass die betroffenen Flurstücke für die Anlage eines trassenbegleitenden Gehölzstreifens im Bereich der bauzeitlichen Flächenbeanspruchung vorgesehen seien. Dies sei als trassennahe Kompensationsmaßnahme für die Wiederherstellung des trassenbegleitenden Biotopverbundes, für die landschaftliche Einbindung der Trasse und als Überflughilfe zur Verringerung der Kollisionsgefährdung für überfliegende Vögel unverzichtbar. Die trassennahe Kompensation sei insgesamt auf das funktional unvermeidbare Maß begrenzt worden.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf den Flurstücken 429, 551, 541 und 558 ist die Anlage eines trassenbegleitenden Gehölzstreifens im Bereich der bauzeitlichen Flächenbeanspruchung vorgesehen (Maßnahme A 1). Diese ist unverzichtbar. Die übrigen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen sind bewusst auf trassenferne Flächen mit geringerer Bedeutung für die landwirtschaftliche Nutzung gelegt worden. Die erhebliche Belastung der Einwender ist erkennbar, aus den genannten Gründen aber alternativlos.

Die **Einwender** halten das Angebot der Vorhabenträgerin i. H. v. jährlich 20% des Bodenwertes nach Richtwertkarte des Gutachterausschusses für die vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücksflächen für nicht ausreichend. Die tatsächlichen Kaufpreise für landwirtschaftliche Flächen in dieser Region lägen erheblich höher.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, Entschädigungsfragen der Höhe nach seien nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Zudem bemesse sich die Entschädigungshöhe nach dem Verkehrswert des Grundstücks. Dieser werde durch den Preis bestimmt, der in dem Zeitpunkt, auf den sich die Ermittlung beziehe, im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach den rechtlichen Gegebenheiten und tatsächlichen Eigenschaften, der sonstigen Beschaffenheit und der Lage des Grundstücks ohne Rücksicht auf ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse zu erzielen wäre. Die Vorhabenträgerin werde sich mit den Eigentümern in Verbindung setzen, um Verhandlungen über Entschädigungen durchzuführen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung; siehe dazu die Erläuterungen und Hinweise unter B.4.27.1. Die Vorhabenträgerin strebt eine einvernehmliche Regelung an.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus allgemeine Einwendungen.

Entscheidung

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.33 Privateinwender ID E0459

Die Privateinwenderin mit der ID E0459 hat mit Schreiben vom 20.04.2012 mitgeteilt, sie erhebe als künftige Rechtsnachfolgerin der beiden im GEV gelisteten Grundstückseigentümer Einwendungen zu der Inanspruchnahme der folgenden Grundstücke: Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 503 mit einer Gesamtgröße von 1.220 m² - geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 671 m² sowie Gemarkung Praest, Flur 6, Flurstück 504 mit einer Gesamtgröße von 7.635 m² - geplant ist ein Erwerb von 29 m^2 und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 1.715 m². Das von der Einwenderin ebenfalls erwähnte Flurstück 502 wird von der Vorhabenträgerin nicht in Anspruch genommen wird.

Die **Einwenderin** fordert eine längere und höhere Lärmschutzwand.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall: Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Im Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) sei am fraglichen Objekt der maßgebliche Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten. Der Tagwert sei insbesondere auch maßgeblich für die Beurteilung von

Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich. Daher sei der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden Pegelminderungen von bis zu 12 dB(A) erzielt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwenderin** befürchtet eine Zunahme der Erschütterungsimmissionen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des betreffenden Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus in Form von besohlten Schwellen als Schutzmaßnahme vorgesehen sei (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen). Die Prognose ergebe, dass damit die Beurteilungskriterien für Erschütterungen eingehalten werden.

Entscheidung:

Den Einwendungen wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwenderin** fordert die Umlegung der geplanten Baustraße.

Zur Begründung verweist sie u.a. auf die Lärmbelästigung und auch auf die Gasfernleitung, die eine große Gefährdung mit sich bringe und „so“ nicht zulässig sei; denn es gebe zusätzlich erhebliche Kräfte durch die Baufahrzeuge, die auf die Leitung einwirkten.

Hilfsweise begehrt die Einwenderin eine nicht bezifferte Entschädigung.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass ihr die angesprochene Gasleitung von Thyssengas bekannt sei und Abstimmungen mit diesem Leitungsbetreiber aufgenommen worden seien. Eine Umlegung der Baustraße lehnt die Vorhabenträgerin ebenso wie Entschädigungsansprüche ab.

Entscheidung:

Der Einwendung zur Gasleitung ist bereits Rechnung getragen worden. Die Vorhabenträgerin hat entsprechende Abstimmungen mit den beteiligten Leitungsbetreibern bereits eingeleitet. Eine Entscheidung ist daher nicht erforderlich.

Die Forderung nach Umlegung der Baustraße wird zurückgewiesen. Die Baustraßen werden in städtischen Bereichen mit einer asphaltierten Deckschicht ausgestattet, um die Staubentwicklung zu reduzieren. In ländlichen Bereichen ist von der Vorhabenträgerin eine ungebundene Baustraße (Schottertragschicht) vorgesehen. Belastungen durch bauzeitlichen Lärm, Erschütterungen und Schadstoffe (Abgase, Staub) sind im Zuge der Baumaßnahme unvermeidbar. Um die Beeinträchtigungen in den Siedlungsflächen zu vermindern, plant die Vorhabenträgerin die Baustellenverkehre möglichst außerhalb der Siedlungen zu führen. Darüber hinaus werden die bauausführenden Firmen zur Verminderung der Staubbelastungen vertraglich verpflichtet, erforderliche Maßnahmen zur Staubbekämpfung (wie z. B. die regelmäßige Befeuchtung einzelner Baustraßenabschnitte) durchzuführen.

Die Einwendung hinsichtlich einer hilfsweisen Entschädigung wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen und die Hinweise unter B.4.27.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die **Einwenderin** verlangt Entschädigungszahlungen für etwaigen Mehraufwand aufgrund geänderter Wegführung mit Aufnahme der Bauarbeiten.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diese Forderung ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es besteht kein Anspruch auf Aufrechterhaltung des Umfangs des bisherigen öffentlichen Straßennetzes. Zur Begründung wird auf die Ausführungen und Hinweise unter B.4.27.1 verwiesen.

B.4.27.2.34 Privateinwender ID E0465

Der Privateinwender mit der ID E0465 hat mit Schreiben vom 19.04.2012 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist – gemeinsam mit einer weiteren Eigentümerin – Miteigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 1276 mit einer Gesamtgröße von 400 m² – geplant ist eine dingliche Sicherung von 36 m².

Der **Einwender** fordert aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 49 dB(A) tags bzw. 49 dB(A)

nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) seien eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6.1 und B.4.14.1 verwiesen.

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.35 Privateinwender ID E0474 und ID E0581

Die beiden Privateinwender mit der ID E0474 und E0581 haben mit Schreiben vom 28.04.2012 und 26.04.2012 Einwendungen erhoben. Die **Einwender** sind Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 792. Die Vorhabenträgerin plant einen dauerhaften Erwerb von 5 m² sowie eine dingliche Sicherung von 168 m² des 723 m² großen Grundstücks.

Die **Einwender** fordern umfassende Lärmschutzmaßnahmen für Haus und Garten.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage mit aktivem Schallschutz 56 dB(A)

tags bzw. 56 dB(A) nachts. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Im Bereich des Grundstücks des Einwenders sei eine Außenwand mit einer Höhe von 4 m, eine Mittelwand mit einer Höhe von 3 m und das Verfahren Besonders überwachte Gleis (BüG) Bestandteil des Schallschutzkonzepts. Die maximale Pegelminderung betrage 16,2 dB(A). Im Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) sei am fraglichen Objekt der maßgebliche Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten. Der Tagwert sei insbesondere auch maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich. Daher sei der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fordern Erschütterungsschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass im Bereich des Gebäudes der Einwender zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien für Erschütterungen am Gebäude des Einwenders überschritten würden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen).

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwender** fürchten Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwender** fürchten zusätzliche Lärmbeeinträchtigungen durch die neue Verkehrsführung Praestsches Feld.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Auswirkungen der BÜ-Ersatzmaßnahme Praestsches Feld in den Planfeststellungsunterlagen (vgl. Anlage 13.7) dargestellt seien. Das Anwesen der Einwender habe keinen Anspruch auf Schallvorsorge aus der BÜ-Ersatzmaßnahme Praestsches Feld. Die Forderung werde daher zurückgewiesen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Betroffenheit ist nicht gegeben.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** fordern eine Beweissicherungsverfahren für ihr Immobilie.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme 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 Protokolls und ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert werde. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Es wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.36 Privateinwender ID E0482

Die Privateinwender mit der ID E0482 hat mit Schreiben vom 21.04.2012 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Eigentümer der folgenden Grundstücke: Gemarkung Praest, Flur 4, Flurstück 158 mit einer Gesamtgröße von 1.155 m² - geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 64 m² sowie Gemarkung Praest, Flur 4, Flurstück 167 mit einer Gesamtgröße von 1.828 m² - geplant ist ein Erwerb von 89 m^2.

Der **Einwender** fordert Schallschutz nach neustem Erkenntnisstand der Technik.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 53 dB(A) tags bzw. 53 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fordert Maßnahmen zum Schutz vor Schallimmissionen von der neuen Kreuzung der EÜ Praestsches Feld. Er fürchtet insbesondere Belastungen durch Schwerlastverkehr.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass das Anwesen der Einwender keinen Anspruch auf Lärmvorsorge aus dieser Baumaßnahme habe. Der maximale Beurteilungspegel aus der Baumaßnahme „Praestsches Feld“ betrage 47 dB(A) tags und 38 dB(A) nachts am näherge-

legenen Nachbargebäude und liege damit deutlich unter den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Schallimmissionen wird auf Anlage 13.7 verwiesen.

Der **Einwender** fordert Erschütterungsschutz nach neuestem Erkenntnisstand der Technik.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass als wirksamer Erschütterungsschutz in dem Bereich des Gebäudes für das Neubaugleis ein Schottertrog mit Unterschottermatte und besohlte Schwellen für die beiden Bestandsgleise vorgesehen seien.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Der **Einwender** fordert ein Erschütterungsgutachten für sein Anwesen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass es nicht möglich sei, in allen Gebäuden Erschütterungsmessungen durchzuführen. Bei der Auswahl der Messorte seien räumliche Bereiche sowie Häuser mit einer typischen Bauweise berücksichtigt worden.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.37 Privateinwender ID E0504, ID E0505 und ID E0149

Die drei Privateinwender mit der ID E0504, E0505 und E0149 haben Einwendungen mit Schreiben vom 04.04.2012 – gemeinsam mit dem Einwender mit der ID E0149 – erheben lassen. Die drei Einwender sind Erbbauberechtigte am folgenden Grundstück: Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 102 mit einer Gesamtgröße von 2.809 m² – geplant ist ein Erwerb von 5 m^2 und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 268 m². Eigentümer dieses Grundstücks ist der Einwender mit der ID E0149.

Die **Einwender** tragen vor, dass die Planunterlagen zum Schallschutz erhebliche Fehler enthielten und die Schallsituation der beiden zwischen Reeser Straße und Bahntrasse gelegenen Wohngebäude nicht korrekt ermittelt worden sei.

Die **Vorhabenträgerin** hat die Unterlagen im ersten Deckblatt geändert.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass auch die Änderungen fehlerhaft waren und entsprechend eine erneute Überprüfung der Schallsituation angefordert.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass an dem Gebäude ID1102 der Beurteilungspegel am Tag und in der Nacht unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.38 Privateinwender ID E0508 und ID E0510

Die beiden Privateinwender mit der ID E0508 und E0510 haben mit Schreiben vom 24.04.2012, 08.12.2016 und vom 08.07.2020 Einwendungen erhoben und mit Schreiben vom 06.03.2022 Einwendungen erheben lassen. Des Weiteren haben deren drei Kinder (E0506, E0507 und E0509) als sog. „zukünftige Erbengemeinschaft“ (E0506) mit Schreiben vom 27.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwender sind Mit-Eigentümer der folgenden Grundstücke:

Flur 4, Flurstück 139 mit einer Gesamtgröße von 1.172 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 371 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 272 m².

Flur 4, Flurstück 138 mit einer Gesamtgröße von 113 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 1 m².

Das nach Angaben der Einwender ebenfalls in deren Eigentum stehende Flurstück 137 wird von der Vorhabenträgerin nicht in Anspruch genommen.

Die **Einwender** fordern Schall- und Erschütterungsschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender betrage 56 dB(A) tags bzw. 56 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Sie erklärt weiter, dass im Bereich des Gebäudes zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien für Erschütterungen am Gebäude der Einwender überschritten würden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen).

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Anwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand und eine Mittelwand sowie das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissions-grenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die Einwendung zum Erschütterungsschutz wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwender** wiederholen auch im 3. Deckblattverfahren ihre bisherigen Einwendungen, da auch das neue Deckblatt ihren Grundbesitz als Baustelleneinrichtungsfläche mit entsprechender Baustraße in Anspruch nehme. Sie verweisen darauf, dass stattdessen und vorrangig ein städtisches Grundstück (Flurstück 120) und im Übrigen auch andere Grundstücke alternativ genutzt werden könnten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert hierauf, dass im 3. Deckblattverfahren keine Änderungen an der Flächeninanspruchnahme oder den vorgesehenen Anlagen auf Höhe des Grundstücks vorgenommen worden seien. Damit sei ein dahingehender Vortrag des Einwenders im Deckblattverfahren nicht zulässig.

Demnach habe eine erneute Überprüfung einer Reduktion der Baustelleneinrichtungsfläche auf den Flurstücken 137 und 139 durch die Verlagerung der Baustelleneinrichtungsfläche auf das städtische Flurstück 120 sowie durch die Verschiebung der Baustraße in Richtung des Bahndamms deutlich gemacht, dass diese Ausgestaltung der Baustelleneinrichtungsfläche nicht gleichermaßen geeignet für die Errichtung des Ausbauvorhabens ist wie die bisherige Planungsvariante.

Durch eine Verlegung der Baustelleneinrichtungsflächen auf Flurstück 120 würden die Transportwege des gelagerten Baumaterials zum Einbauort (EÜ(F)) Sulenstraße und dem neuen Bahnsteig deutlich länger, was die Bauzeit verlängern und die Kosten für die Herstellung erhöhen würde.

Durch die Verlegung der Baustraße auf den Bereich, in dem später ein Bahnseitengraben entstehen soll, wäre die Herstellung des Bahnseitengrabens erst nach dem Rückbau der Baustraße möglich und könnte damit erst deutlich später als nach der bisherigen Planung erstellt werden. Zudem würde der Baugrund unter der Baustraße ein hohes Maß an Verdichtung erfahren, welches die Erstellung des Bahnseitengrabens zusätzlich erschweren würde.

Hinzu käme, dass die Eigentümergemeinde einem Flächentausch nicht zugestimmt habe unter Bezugnahme auf ihre Forderung, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Bahnsteige zu verlegen. In diesem Kontext beabsichtige die Stadt, ihr Flurstück 120 anderweitig zu nutzen.

Bezüglich der weiteren behaupteten Alternativen zu den o.g. Flurstücken entgegnet die Vorhabenträgerin, dass diese Flurstücke zur Einrichtung einer BE-Fläche nicht gleich gut geeignet seien.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die von dem Einwender behaupteten Alternativen nicht besser oder gleich gut geeignet zu ihrer Planung und der beabsichtigten Bauausführung sind. Die Baustraße in diesem Bereich ist für die Erstellung des Dritten Gleises und der damit im Zusammenhang stehenden Bauteile (Herstellung des Grabens, der Oberleitungsmaste, der Kabelkanäle, der Schallschutzwand etc.) erforderlich. Im Übrigen wird auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum sog. St. Florians-Prinzip“ verwiesen (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.1998, Az: 4 A 28/95).

Die **Einwender** schlagen vor, als Baustelleneinrichtungsfläche das gegenüberliegende Grundstück zu nutzen, da dieses zurzeit weder genutzt noch gepflegt würde.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass für das Grundstück des Einwenders der LBP die Auflage enthalte, an die Baustraße angrenzende Gehölzbestände zu schützen (Maßnahme S 4). Verluste alter, nicht kurzfristig wieder herstellbarer Gehölze seien aber nicht in allen Fällen vermeidbar. Eine Nutzung des vom Einwender als Alternative vorgeschlagenen Grundstücks (Flurstück 120) für eine bauzeitliche Nutzung wäre zwar aus umweltplanerischer Sicht grundsätzlich möglich. Allerdings solle der größere zusammenhängende Gehölzbestand, angrenzend an das Flurstück 151, von der bauzeitlichen Nutzung ausgespart und geschützt werden.

Im Deckblattverfahren habe die erneute Überprüfung einer Reduktion der Baustelleneinrichtungsfläche auf den Flurstücken 137 und 139 durch die Verlagerung der Baustelleneinrichtungsfläche auf das städtische Flurstück 120 sowie durch die Verschiebung der Baustraße in Richtung des Bahndamms deutlich gemacht, dass diese Ausgestaltung der Baustelleneinrichtungsfläche nicht in gleichem Maße geeignet für die Errichtung des Ausbauvorhabens ist wie die bisherige Planungsvariante.

Durch eine Verlegung der Baustelleneinrichtungsflächen auf Flurstück 120 würden die Transportwege des gelagerten Baumaterials zum Einbauort (EÜ(F)) Sulenstraße und dem neuen Bahnsteig deutlich länger, was die Bauzeit verlängern und die Kosten für die Herstellung erhöhen würde.

Durch die Verlegung der Baustraße auf den Bereich, in dem später ein Bahnseitengraben entstehen soll, wäre die Herstellung des Bahnseitengrabens erst nach dem Rückbau der Baustraße möglich und könnte damit erst deutlich später als nach der bisherigen Planung erstellt werden. Zudem würde der Baugrund unter der Baustraße ein hohes Maß an Verdichtung erfahren, welches die Erstellung des Bahnseitengrabens zusätzlich erschweren würde.

Unabhängig davon habe die Stadt Emmerich einem Flächentausch nicht zugestimmt, da diese im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Verlegung der Bahnsteige fordere. In diesem Kontext beabsichtige die Stadt Emmerich das städtische Flurstück 120 anderweitig zu nutzen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat plausibel dargetan, dass die von den Einwendern vorgeschlagene Alternativplanung und Grundstücksinanspruchnahme nicht gleichermaßen geeignet zur Durchführung des Vorhabens ist.

Die **Einwender** fordern für den von Ihnen erwarteten Wertverlust der Immobilien eine Entschädigung in Geld i. H. v. 100.000 €.

Die **Vorhabenträgerin** lehnt diesen Anspruch – vorbehaltlich einer Einigung – ab.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf Punkt B.4.27.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Über die hier dargestellte Argumentation hinaus wird sowohl bezüglich der Erwiderung der Vorhabenträgerin, als auch bezüglich der Entscheidung auf B.4.27.2.20 verwiesen, wo dieselbe Problematik bereits ausführlich beleuchtet wurde.

B.4.27.2.39 Privateinwender ID E0511

Der Privateinwender mit der ID E0511 hat mit Schreiben vom 20.04.2012 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Eigentümer der folgenden Grundstücke: Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 106 mit einer Gesamtgröße von 969 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 82 m².

Der **Einwender** fordert weitergehenden passiven und aktiven Schallschutz für den Wohnbereich.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 57 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Am fraglichen Objekt sei der maßgebliche Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für den Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) eingehalten. Der Tagwert sei insbesondere maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich. Der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich sei hier erfüllt, eine Nutzung des Außenwohnbereichs mithin weiterhin uneingeschränkt möglich.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fürchtet erhöhte Erschütterungen durch den Eisenbahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus als Schutzmaßnahme vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahme sei mit einer Überschreitung der Beurteilungskriterien für Erschütterungsimmissionen nicht zu rechnen.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.40 Privateinwender ID E0520 und ID E0519

Die beiden Privateinwender mit der ID E0520 und E0519 haben mit Schreiben vom 27.04.2012 Einwendungen erheben lassen. Die Einwender sind Mit-Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 856 mit einer Gesamtgröße von 1.464 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 260 m².

Die **Einwender** fordern Schallschutz für Haus und Garten.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender betrage 57 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** richten sich gegen Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb und fürchten Gebäudeschäden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen (welche auf dem jeweiligen zulässigen Betriebsprogramm basierten und somit die max. zulässige Menge an Zügen berücksichtige), dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien für Erschütterungen am Gebäude der Einwender überschritten würden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen). Daher bestehe in diesem Bereich kein Anspruch auf zusätzliche/andere Schutzmaßnahmen. Da in dem Gebäude Erschütterungsmessungen durchgeführt worden seien, existiere in Anlage 14.1 der Planfeststellungsunterlagen eine individuelle Prognose, die eine Einhaltung der Anhaltswerte bestätige. Damit seien gesundheitliche Beeinträchtigungen aufgrund von Erschütterungen ausgeschlossen. Soweit davon die Rede sei, dass es „durch Erschütterung zu einer Lärmbelästigung“ kommt, dürfte der sogenannte sekundäre Luftschall gemeint sein. Auch für diesen seien die Beurteilungskriterien eingehalten. Für die Beurteilung der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen auf bauliche Anlagen würden die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 herangezogen. Die Norm nenne Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden nicht zu erwarten seien. Sie lägen in der Größenordnung um etwa ein 20-faches über den Anhaltswerten zum Schutze von Menschen in Gebäuden nach DIN 4150, Teil 2. Die Ergebnisse der Prognoseberechnungen ergäben, dass im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt an keinem Gebäude Schäden oder Folgeschäden aus dem Betrieb der Bahnstrecke zu erwarten seien.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8. Mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen (Schwellenbesohlung auf allen drei Gleisen) ist davon auszugehen, dass auch die entsprechenden Anforderungen zum Schutz der Menschen eingehalten werden. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.41 Privateinwender ID E0548 und ID E0857

Die Privateinwenderin mit der ID E0548 (nunmehr Einwender mit der ID E0857) hat mit Schreiben vom 27.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwenderin bzw. deren Rechtsnachfolger ist Eigentümerin des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 2, Flurstück 162 mit einer Gesamtgröße von 4.499 m² – geplant ist ein Erwerb von 980 m^2 und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 705 m².

Die **Einwenderin** fordert Lärmschutzfenster und höhere Lärmschutzwände.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert wie folgt:

Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude der Einwenderin betrage 58 dB(A) tags bzw. 58 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werde im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen sei ein umfangreicher Variantenvergleich (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13.6) bezüglich der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden, der als Grundlage für die Abwägung der Frage diene, ob die Kosten für aktiven Schallschutz verhältnismäßig seien. Dieser habe ergeben, dass zusätzliche bzw. höhere Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich als unverhältnismäßig anzusehen seien. Gegenüber der Vorbelastung sinke die Lärmbelastung um ca. 12 dB(A). Dies trage zu einer deutlichen Verbesserung der Wohnsituation bei.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, hier Außen- und Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwenderin** richtet sich gegen eine Zunahme der Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass – unter Berücksichtigung der in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des betreffenden Gebäudes vorgesehenen Erschütterungsschutzmaßnahmen – die Beurteilungskriterien für Erschütterungen voraussichtlich eingehalten werden.

Entscheidung:

Den Einwendungen wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

B.4.27.2.42 Privateinwender ID E0551

Der Privateinwender E0551 hat mit Schreiben vom 26.04.2012 Einwendungen erhoben. Er ist der Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 2, Flurstück 255 mit einer Gesamtgröße von 1.210 m² (lfd. Nr. 21 im GEV). Die Vorhabenträgerin plant einen dauerhaften Erwerb von insgesamt 87 m² Fläche sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme von 74 m².

Der **Einwender** fordert Schallschutz, eine längere Lärmschutzwand und den Einbau von Schallschutzfensters.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen verringerten sich die Beurteilungspegel deutlich. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 53 dB(A) tags bzw. 53 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, hier Außen- und Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fordert Erschütterungsschutz auf dem neuesten Stand.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des betreffenden Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus in Form von besohlten Schwellen als Schutzmaßnahme vorgesehen sei (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen). Die Prognose ergebe, dass damit die Beurteilungskriterien für Erschütterungen eingehalten würden.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

B.4.27.2.43 Privateinwender ID E0555

Die Privateinwenderin hat mit Schreiben vom 26.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwenderin ist Eigentümerin des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 2, Flurstück 256 mit einer Gesamtgröße von 2.729 m² (lfd. Nr. 20 im GEV). Die Vorhabenträgerin plant einen dauerhaften Erwerb von insgesamt 212 m² Fläche sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme von 173 m². Sie ist auch die Miteigentümerin des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 962 mit einer Gesamtgröße von 3.823 m² (lfd. Nr. 81 im GEV). Die Vorhabenträgerin benötigt hiervon Flächen für den Erwerb von 111 m^2.

Die **Einwenderin** fordert Schallschutz, eine längere Lärmschutzwand und den Einbau von Schallschutzfenstern.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall:

Durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen verringere sich der Beurteilungspegel deutlich. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude der Einwenderin betrage 53 dB(A) tags bzw. 53 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung) BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, hier Außen- und Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwenderin** fordert Erschütterungsschutz auf dem neuesten Stand.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des betreffenden Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus in Form von besohlten Schwellen als Schutzmaßnahme vorgesehen sei (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen). Die Prognose ergebe, dass damit die Beurteilungskriterien für Erschütterungen eingehalten würden.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

B.4.27.2.44 Privateinwender ID E0577 und ID E0578

Die beiden Privateinwender mit der ID E0577 und E0578 haben mit Schreiben vom 12.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwender sind Mit-Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 2, Flurstück 253 mit einer Gesamtgröße von 2.599 m² – geplant ist ein dauerhafter Erwerb von 180 m^2 und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 189 m².

Die **Einwender** fordern Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern und Türen im ganzen Haus.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall:

Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 52 dB(A) tags bzw. 52 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, hier Außen- und Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fordern eine Beweissicherung hinsichtlich Gebäudeschäden durch das erhöhte Zugaufkommen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Ergebnisse der Prognoseberechnungen ergäben, dass im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt an keinem Gebäude Schäden oder Folgeschäden aus dem Betrieb der Bahnstrecke zu erwarten seien.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

B.4.27.2.45 Privateinwender ID E0597 und ID E0606

Die beiden Privateinwender mit der ID E0597 und E0606 haben Einwendungen mit Schreiben jeweils vom 26.04.2012 erhoben. Der Privateinwender E0597 hat des Weiteren mit Schreiben vom 14.12.2016 im 1. Deckblattverfahren, 26.06.2020 im 2. Deckblattverfahren und vom 15.10.2022 im 3. Deckblattverfahren Einwendungen erhoben. Die beiden Einwender sind Miteigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 795 mit einer Gesamtgröße von 933 m² - geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme

von 565 m². Die Einwender E0599, E0604 und E0605 sind nicht Eigentümer dieses Grundstücks.

Die **Einwender** fordern umfassenden Schallschutz für Haus und Garten.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für die Nachtzeit (22:00 bis 6:00 Uhr) teilweise überschritten werde. Daher bestehe ein Anspruch dem Grunde nach auf passive Schallschutzmaßnahmen am Haus entsprechend der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung. Am fraglichen Objekt sei der maßgebliche Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für den Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) eingehalten. Der Tagwert sei insbesondere auch maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich. Daher sei der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt. Eine Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeit des Gartens sei nicht gegeben.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** machen Belastungen durch die Verkehre der Unterführung Praestsches Feld geltend.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Auswirkungen des Baus der BÜ-Ersatzmaßnahme Praestsches Feld in den Planfeststellungsunterlagen (vgl. Anlage 13.7) dargestellt seien. Das Anwesen des Einwenders habe keinen Anspruch auf Lärmvorsorge aus der Baumaßnahme BÜ-Ersatzmaßnahme Praestsches Feld.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Betroffenheit ist ausweislich der Untersuchungen der Vorhabenträgerin nicht gegeben.

Die **Einwender** befürchten, dass durch den Betrieb der Bahnstrecke und die Bauarbeiten an der Strecke mit Lärmbeeinträchtigungen und Erschütterungen zu rechnen sei, wodurch gegen Art. 2 Abs. 2 GG verstoßen würde und ein Anspruch aus § 906 Abs. 2 S. 2 BGB bestünde. Sie fordern daher Ersatz für den Wertverlust ihrer Immobilie.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert hierauf, dass hinsichtlich des behaupteten Anspruchs aus § 906 Abs. 2 S. 2 BGB neben den im Planfeststellungsverfahren eröffneten Rechtsbehelfen kein Raum bliebe.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wegen des geltend gemachten Entschädigungsanspruchs wird auf B.4.27.1 verwiesen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4.27.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.46 Privateinwender ID E0599 und ID E0853

Der Privateinwender mit der ID E0599 ist nach eigenen Angaben der Sohn des im GEV aufgeführten Eigentümers. Der Privateinwender hat mit Schreiben vom 13.04.2012 und vom 23.02.2022 im 3. Deckblattverfahren Einwendungen erhoben und mit Schreiben vom 04.04.2012 und vom 01.05.2012 Einwendungen erheben bzw. wiederholen lassen. Dem Eigentümer gehören die folgenden Grundstücke:

<u>Gemarkung Praest</u>:

Flur 6, Flurstück 507 mit einer Gesamtgröße von 5.927 m² – geplant ist der Erwerb von insgesamt 1.536 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 291 m².

Flur 6, Flurstück 506 mit einer Gesamtgröße von 6.036 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 1.271 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 237 m². Weitere 266 m² sollen vorübergehend beansprucht werden.

Flur 6, Flurstück 521 mit einer Gesamtgröße von 1.398 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 785 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme der Fläche von 37 m².

Die Flurstücke 507 und 521 werden für den Gartenbaubetrieb des Einwenders genutzt. Auf dem Flurstück 506 ist ein bewohntes Mehrfamilienhaus errichtet.

Der **Einwender** fordert angesichts der besonderen Nähe zur Bahnstrecke und der für ihn nachteiligen Ausbauseite eine Lärmschutzwand.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert hierzu, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen ein umfangreicher Variantenvergleich (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13.6) bezüglich der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden sei, der als Grundlage für die Abwägung der Frage diene, ob die Kosten für aktiven Schallschutz verhältnismäßig seien. Dieser ergäbe, dass zusätzliche bzw. höhere Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich als unverhältnismäßig anzusehen seien.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat die Unverhältnismäßigkeit der Kosten für eine Lärmschutzwand dargelegt. Auch unter Berücksichtigung einer besonderen Schwere der Betroffenheit und der Schutzausweitung auf benachbarte Gebäude stehen bei weiteren Maßnahmen unverhältnismäßig hohe Kosten einer geringen Schutzwirkung entgegen.

Der **Einwender** befürchtet, dass die Immissionen durch die gegenüber gelegene Lärmschutzwand erhöht werden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die vorgesehenen Schallschutzwände bahnseitig hochabsorbierend ausgeführt seien, so dass pegelerhöhende Reflexionen verhindert würden. Die geometrischen Verhältnisse vor Ort seien im Rahmen einer Ortsbesichtigung erhoben und im Berechnungsmodell berücksichtigt worden.

Entscheidung:

Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen der Vorhabenträgerin zurückgewiesen.

Der **Einwender** fordert einen Wechsel der Ausbauseite.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Wahl der Ausbauseite das Ergebnis der Berücksichtigung verschiedenster Betroffenheiten und Vorgaben sei. Sie schreibt: „Ein Ausbau der Strecke auf der bahnrechten Seite hätte den Wegfall des Seitenweges bedeutet. Dieser ist jedoch aus Sicht der Stadt Emmerich für die Erschließung der bzw. für die Anbindung an die neue Straßenüberführung Baumannstraße erforderlich. Des Weiteren wären durch die Verlegung des dritten Gleises auf die bahnrechte Seite zusätzliche Betroffenheiten entstanden.“

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin begründet sachgerecht und hinreichend die Wahl der Ausbauseite.

Der **Einwender** regt zur Verbesserung der Schallsituation eine Troglage an.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Angesichts des Umstands, dass bereits eine Lärmschutzwand unabhängig von ihrer Höhe als unverhältnismäßig einzustufen ist, kann dies ohne weiteres auf eine erheblich kostspieligere Tieferlegung der Gleise übertragen werden.

Der **Einwender** befürchtet, dass der Garten angesichts steigender Lärmpegel seine Erholungsfunktion verliert.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass am Gebäude des Einwenders im Tageszeitraum die Immissionsgrenzwerte auf der Nordost-, Nordwest- und Südostseite überschritten seien. Für einen gegebenenfalls hier vorhandenen Außenwohnbereich bestehe ein Anspruch auf Entschädigung.

Im Weiteren weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass im Bereich des Grundstücks des Einwenders das Besonders überwachte Gleis (BüG) als aktive Schallschutzmaßnahme wirksam werde und dafür sorge trage, dass die Schallimmissionen in der Größenordnung der Vorbelastung blieben.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Für Überschreitungen der Tagesgrenzwerte besteht ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für Außenwohnbereiche (Terrasse, Balkone), der von der Vorhabenträgerin anerkannt wird.

Angesichts der sehr hohen Beurteilungspegel äußert der **Einwender** Zweifel, dass die Maßnahmen des passiven Lärmschutzes ausreichten, um eine gesunde Wohnatmosphäre zu garantieren. Weshalb er neben dem Anspruch auf passiven Lärmschutz einen Entschädigungsanspruch geltend mache für Beeinträchtigungen, die trotz des passiven Lärmschutzes verblieben.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Grundlage der Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) sei. Bestehe unter Berücksichtigung der vorhandenen Bausubstanz ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, habe die Vorhabenträgerin den betroffenen Eigentümern die

Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sofern die passiven Schallschutzmaßnahmen nicht den erforderlichen Schutz bewirkten – was noch zu prüfen wäre – bestünde ein Anspruch auf monetäre Entschädigung.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Soweit die passiven Schallschutzmaßnahmen nicht die nach 24. BImSchV ermittelten Schalldämmmaße erreichen, besteht ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach.

Der **Einwender** macht geltend, dass das Lärmgutachten fehlerhaft und insofern ungeeignet sei, eine realistische Einschätzung der tatsächlich zu erwartenden Lärmimmissionen zu geben. Der Einwender moniert etwa, dass Zahlen des Erläuterungsberichts Schall (Anlage 13.1) fehlerhaft seien, da sie offensichtlich vom Detaillageplan (Anlage 13.3) und von den Ergebnistabellen (Anlage 13.5) abwichen, sowie dass sein Gebäude unberücksichtigt geblieben sei.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Abweichungen auf unterschiedliche Bezugsgrößen zurückzuführen seien und dass unberücksichtigt gebliebene Gebäude ergänzt worden seien.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das vorgelegte Schallgutachten wurde von der Planfeststellungsbehörde geprüft. Zweck des Schallgutachtens ist zum einen die Entwicklung zielführender Schutzkonzepte, dies geschieht in der Variantenuntersuchung (Anlage 13.6). Nach Festlegung des Schutzkonzeptes sind alle Betroffenheiten und Schutzbedarfe zu erfassen und auszuweisen. Die Ausweisung der Betroffenheiten und Schutzbedarfe erfolgt in den Detaillageplänen (Anlage 13.3) und den Ergebnistabellen (Anlagen 13.4 und 13.5). Der Erläuterungsbericht (Anlage 13.1) zeigt Grundlagen und Berechnungsmethode auf und beschreibt die zusammengeführten Ergebnisse der Berechnungen im räumlichen Zusammenhang. Entscheidungserhebliche Korrekturen und Berechnungen, die im Rahmen der Anhörung festgestellt wurden, wurden von der Vorhabenträgerin in den Deckblättern korrigiert und ergänzt. Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Schalltechnische Untersuchungen entspricht damit den an sie gestellten Anforderungen.

Der **Einwender** fordert als Erschütterungsschutzmaßnahme einen Schottertrog.

Die **Vorhabenträgerin** erläutert, dass in der erschütterungstechnischen Untersuchung geprüft worden sei, welches das geeignete Schutzsystem für diesen Abschnitt sei. Dabei spielten sowohl die Vorbelastung, die prinzipiell hingenommen werden müsse, als auch die Kosten eine Rolle. Mit der vorgesehenen Maßnahme (besohlte Schwellen auf zwei Gleisen) würden nahezu alle Schutzfälle gelöst. Es sei festgestellt worden, dass der zusätzliche Aufwand, um weitere Schutzfälle auf der linken Bahnseite zu lösen, unverhältnismäßig wäre (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 14.1). Am Anwesen des Einwenders verbleibe nach der Erschütterungsprognose eine Restbetroffenheit bezogen auf die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2. Hier sei zu prüfen, ob diese tatsächlich eintrete und ob ggf. („passive“) Maßnahmen am Gebäude dagegen wirksam eingesetzt werden könnten. Für die Beurteilung der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen auf bauliche Anlagen würden die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 herangezogen. Die Norm nenne Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden nicht zu erwarten seien. Sie lägen in der Größenordnung um etwa ein 20-faches über den Anhaltswerten zum Schutze von Menschen in Gebäuden nach DIN 4150, Teil 2. Aus der für das Gebäude des Einwenders durchgeführten Prognose lasse sich ersehen, dass die höheren Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 nicht überschritten würden.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn eine besondere Schwere der Betroffenheit gegeben ist.

Die Einwendung zu den befürchteten Gebäudeschäden wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Der **Einwender** fordert gegenüber der Vorhabenträgerin die Übernahme des ganzen Grundstücks (Flurstück 506 - Wohnhaus), hilfsweise Leistung einer Entschädigung i. H. v. 680.000 €, äußerst hilfsweise Stellung von Ersatzland.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt hierzu, dass im Bereich des Grundstücks des Einwenders das Besonders überwachte Gleis (BüG) als aktive Schallschutzmaßnahme wirksam werde und dafür sorge, dass die Schallimmissionen in der Größenordnung der Vorbelastung blieben. Ansonsten stehe dem Einwender ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zu, ein zusätzlicher Anspruch auf Entschädigung werde noch geprüft. Die Vorhabenträgerin

werde sich mit dem Eigentümer in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, könne dies in einem nachgeordneten Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt werden.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Einleitung zu B.4.27.1 verwiesen. Zudem werden die Schallimmissionen durch den vorgesehenen aktiven Schallschutz in der bisherigen Größenordnung bleiben, darüber hinaus erhält der Einwender den grundsätzlichen Anspruch auf passiven Lärmschutz und damit verbunden gegebenenfalls den zusätzlichen Anspruch auf monetäre Entschädigung. Deren Höhe ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

B.4.27.2.47 Privateinwender ID E0621 und ID E0623

Die beiden Privateinwender mit der ID E0624 und E0625 haben mit Schreiben vom 30.04.2012 Einwendungen erhoben. Die beiden Einwender sind Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 4, Flurstück 142 mit einer Gesamtgröße von 465 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 118 m². Das von den Einwendern als „betroffen“ angeführte Grundstück, Gemarkung Praest, Flur 4, Flurstück 174 wird von der Vorhabenträgerin nicht in Anspruch genommen.

Die **Einwender** fordern umfassenden Schallschutz für Haus und Garten.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für die Nachtzeit (22:00 bis 6:00 Uhr) teilweise überschritten werde. Daher bestehe ein Anspruch dem Grunde nach auf passive Schallschutzmaßnahmen am Haus entsprechend der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung. Am fraglichen Objekt sei der maßgebliche Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für den Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) eingehalten. Der Tagwert sei insbesondere auch maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich. Daher sei der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt. Eine Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeit des Gartens sei nicht gegeben.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderun-

gen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** machen Belastungen durch die Verkehre der Unterführung Praestsches Feld geltend.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Auswirkungen des Baus der BÜ-Ersatzmaßnahme Praestsches Feld in den Planfeststellungsunterlagen (vgl. Anlage 13.7) dargestellt seien. Das Anwesen des Einwenders habe keinen Anspruch auf Lärmvorsorge aus der Baumaßnahme.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ist nicht gegeben.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4.27.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.48 Privateinwender ID E0624 und ID E0625

Die Privateinwender E0624 und E0625 haben mit Schreiben vom 24.04.2012 und vom 04.12.2016 im 1. Deckblattverfahren Einwendungen erhoben. Die beiden Einwender sind Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 514 mit einer Gesamtgröße von 1.251 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 412 m².

Die **Einwender** fordern mehr Lärmschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage mit aktiven Schallschutz 56 dB(A) tags bzw. 56 dB(A) nachts. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** befürchten erhebliche Lärmbeeinträchtigung im Garten und fordert weitergehenden Lärmschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass am fraglichen Objekt der maßgebliche Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für den Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) eingehalten sei. Der Tagwert sei insbesondere auch maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich. Der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich sei daher erfüllt. Es bestehe daher kein Anspruch auf weitergehende Schallschutzmaßnahmen.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wird erreicht, dass die Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fordern ein Beweissicherungsverfahren zur Feststellung von zukünftigen Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwender** fürchten bauzeitliche Belastungen, auch durch die Errichtung der Unterführung Praestsches Feld.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** machen Belastungen durch die Verkehre der Unterführung Praestsches Feld geltend.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass das Anwesen der Einwender keinen Anspruch auf Lärmvorsorge aus dieser Baumaßnahme habe.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Schallimmissionen wird auf Anlage 13.7 verwiesen.

Die **Einwender** erklären sich mit den geplanten unterirdischen Rückverankerungen nicht einverstanden. Das Haus sei voll unterkellert. Die Einwender befürchten Schäden am Gebäude.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass ein Verzicht auf die Rückverankerungen aus technischen Gründen nicht möglich sei. Die Unterkellerung würde sie bei der Ausführungsplanung berücksichtigen. Schäden am Haus würden deshalb nicht entstehen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wegen etwaiger Schäden sind die Einwender durch das von der Vorhabenträgerin zu bezahlende Beweissicherungsverfahren abgesichert.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.49 Privateinwender ID E0637

Der Privateinwender mit der ID E0637 hat mit Schreiben vom 27.04.2012 Einwendungen erhoben. Er ist Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 900. Von dem Grundstück mit einer Größe von 12.748 m² benötigt die Vorhabenträgerin eine Erwerbsfläche von 1221 m². Das Grundstück wird landwirtschaftlich genutzt.

Der **Einwender** erhebt ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.50 Privateinwender ID E0642

Der Privateinwender mit der ID E0642 hat mit Schreiben vom 27.04.2012 Einwendungen erhoben und mit Schreiben vom 22.06.2020 im 2. Deckblattverfahren Einwendungen erheben lassen. Der **Einwender** ist Eigentümer des Flurstücks Gemarkung Praest Flur 3, Flurstück 96 (lfd. Nr. 51 im GEV). Von dem Flurstück mit einer Gesamtgröße von 2.680 m² benötigt die Vorhabenträgerin eine Erwerbsfläche von 118 m² und vorübergehend eine Fläche von 424 m².

Der **Einwender** richtet sich gegen einen Zuwachs an Lärmimmissionen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall: Durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen verringerten sich die Beurteilungspegel deutlich. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage mit aktivem Schallschutz 59 dB(A) tags bzw. 58 dB(A) nachts. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** richtet sich gegen einen Zuwachs der Erschütterungen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des betreffenden Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus in Form von besohlten Schwellen als Schutzmaßnahme vorgesehen sei (s. Anlage 14 der PF-Unterlagen). Damit würden die Beurteilungskriterien für Erschütterungen am betreffenden Gebäude voraussichtlich eingehalten.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Der **Einwender** legt eine Alternativplanung vor, nach den im Bereich seines Grundstücks statt des geplanten Bahnseitengrabens eine Entwässerung über die Sickerschicht im Bahnkörper vorzunehmen. Hierdurch ergebe sich genügend Platz hinter den derzeit vorhandenen vier Garagen, um die Baustraße ohne Abriss der Garagen errichten zu können.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet hierzu, dass der Einwender von falschen Annahmen ausgehe. Vielmehr bestehe nach der Planung an der engsten Stelle zwischen den Garagen und der zukünftigen Schallschutzwand ein Abstand von deutlich weniger als zwei Metern Abstand. Auch wenn die Versickerungsmulde nicht berücksichtigt werden würde, müssten die Garagen daher für die Errichtung der Baustraße mit einer Breite von fünf Metern zurückgebaut werden.

Entscheidung:

Die Baustraße ist zwingend erforderlich, da der Bau des dritten Gleises, der Entwässerung sowie der Schallschutzwand von der Gleisseite aus nicht möglich sind. Hierfür ist auch der Abriss der Bestandsgebäude erforderlich, da ansonsten der Platz für alle Neubauten nicht ausreichend ist. Folglich kann die Alternativplanung des Einwenders nicht realisiert werden, so dass diese Einwendung zurückzuweisen ist.

Der **Einwender** fordert die Verlegung der auf seinem Grundstück geplanten Ausweichbucht der Baustraße auf das ungenutzte und unbebaute Flurstück 97 des Nachbarn.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet hierzu, dass der Rückbau der Nebengebäude des Einwenders, wie oben dargestellt, ohnehin notwendig sei und hierdurch ausreichend Platz für die Anordnung der Ausweichbucht bestehe. Das Grundstück des Einwenders sei ohnehin

belastet, so dass die über die Baustraße hinausgehende Belastung des Grundstücks des Nachbarn nicht erforderlich sei.

Entscheidung:

Bezüglich der Anordnung der Ausweichbucht ist der Vorhabenträgerin zu folgen. Das Grundstück des Einwenders muss durch den zwingenden Rückbau der Bestandsnebengebäude ohnehin stark belastet werden, so dass für die Ausweichbucht weder zusätzliche Abrissarbeiten, noch zusätzliche Bodenbelastungen notwendig werden. Dagegen müsste auf dem Nachbargrundstück unbelasteter Boden zusätzlich verdichtet werden, was nicht sinnvoll erscheint. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Der **Einwender** stellt dar, dass der Erhalt der Garagen und dieser Fassade für die Familie existentiell wichtig sei, da zum einen notwendige Abstell- und Staufläche erhalten bleiben müssten und zum anderen der Hofbereich zwischen dieser Fassade und dem Saalgebäude als Aufenthaltsbereich sowie Ein- und Ausgang für Gäste bei Feierlichkeiten dienten. Man sehe massive wirtschaftliche Einbußen, sollte die Fassade wegfallen. Die Nebengebäude seien Bestandteil des betrieblichen Geschäftsablaufes, dort würden insbesondere Materialien für die Veranstaltungen, Dekoration, Tische etc. vorrätig gehalten. Nahegelegene andere Unterstellmöglichkeiten gebe es nicht.

Hierzu erwiderte die **Vorhabenträgerin**, dass, wie bereits oben dargestellt, eine abweichende Planung mit Erhalt der Nebengebäude nicht realisierbar sei. Um den Bedürfnissen des Einwenders im möglichen Maße gerecht zu werden, sei ihm die Erhaltung der Fassade der Garagen vorgeschlagen worden, um einerseits einen Sichtschutz für die zukünftigen Baumaßnahmen zu gewährleisten und um andererseits auf diesem Wege dem Wunsch des Einwenders, die Garagentore als „Hintergrund“ für Feierlichkeiten zu nutzen, gerecht zu werden. Für den Fall, dass die Fassade dennoch nicht den Ansprüchen des Einwenders genügen sollte, wurde als Alternative die Bereitstellung einer vergleichbaren Kulisse angeboten. Bezüglich der Lagerräumlichkeiten wurde in diesem Zuge seitens der Vorhabenträgerin die Bereitstellung alternativer Lagermöglichkeiten z. B. in Form von Containern für die Bauzeit auf dem eigenen, nicht planungsbehafteten Teil des Grundstücks angeboten. Die konkrete Positionierung der bauzeitlichen Ersatzlagerungsmöglichkeit auf dem Grundstück des Einwenders solle mit diesem abgestimmt werden.

Entscheidung:

Wie bereits zuvor entschieden, besteht aufgrund der Zwänge durch die Gesamtmaßnahme keine Möglichkeit, auf den Abriss der Garagen und sonstigen Nebengebäude des Einwenders zu verzichten. Den berechtigten Interessen des Einwenders wird durch den Erhalt der

Fassaden der Garagen (Garagentore) oder alternativ durch die Bereitstellung entsprechender neuer Kulissen im möglichen Maße Genüge getan. Hierzu gehört auch die Bereitstellung von Containern zur Lagerung von Materialien als Ausgleich für den Verlust der Nebengebäude. Beide Maßnahmen stehen neben den grundsätzlich bestehenden Ansprüchen auf Wertersatz für in Anspruch genommene Grundstücksteile, wobei diese Entschädigungsfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, da sie einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben.

B.4.27.2.51 Privateinwender ID E0646

Der Privateinwender mit der ID E0646 hat mit Schreiben vom 27.04.2012 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Alleineigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 4, Flurstück 143. Von dem Flurstück mit einer Gesamtgröße von 451 m² benötigt die Vorhabenträgerin vorübergehend eine Fläche von 67 m².

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm aus dem Eisenbahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage mit aktiven Schallschutz 55 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des betreffenden Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus in Form von besohlten Schwellen als Schutzmaßnahme vorgese-

hen sei (s. Anlage 14 der PF-Unterlagen). Damit würden die Beurteilungskriterien für Erschütterungen eingehalten.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwendung** macht Belastungen durch die Verkehre der Unterführung Praestsches Feld geltend.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die neue Straßenführung im Zuge der Bahnübergangsbeseitigung im Verlauf der Straße Praestsches Feld ebenfalls schalltechnisch untersucht worden sei, siehe Anlage 13.7 der Planfeststellungsunterlagen. Am Gebäude des Einwenders betrügen die Beurteilungspegel maximal 47 dB(A) am Tage bzw. 38 dB(A) nachts. Damit seien die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV weit unterschritten.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Schutzmaßnahmen oder Entschädigungsansprüche auslösende Betroffenheit ist nicht gegeben.

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.52 Privateinwender ID E0660, ID E0659, ID E0657, ID E0658 und ID E0858

Die Privateinwenderin mit der ID E0660 hat als behauptete Rechtsnachfolgerin des Grundstückseigentümers mit Schreiben vom 27.04.2012 Einwendungen erhoben. Der weitere be-

hauptete Rechtsnachfolger und Einwender mit der ID E0659 hat mit (inhaltsidentischem) Schreiben vom 27.04.2012 und sodann vom 01.03.2022 im 3. Deckblattverfahren Einwendungen erhoben.

Die Einwendung E490 betrifft das Grundstück in Praest Flur 3, Flurstück 1093.

Die Einwendung E608 wird bezüglich der Grundstücke in Praest Flur 3, Flurstücke 97 und 98 erhoben.

Die Einwendung E611_VS04 im 3. Deckblattverfahren [identisch mit E608_VS04, E609_VS04 und E0667_VS04] benennt überhaupt kein Grundstück („weil ich in Praest wohne“) und umfasst ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Es wird festgestellt, dass lediglich die Grundstücke Flur 3, Flurstücke 97 und 47 im GEV Gemarkung Praest unter den Nrn. 52 und 60 für den behaupteten Erblasser im GEV-P erfasst sind.

Die Einwender mit der ID E0657, E0658 und E0858 tragen nichts Neues vor. Sie sind nach eigenem Bekunden – neben dem behaupteten Vermächtnisnehmer E0659 – Erben in Erbengemeinschaft nach dem im GEV eingetragenen Grundstückseigentümer bzw. dessen Ehefrau.

Betroffen sind folgende Grundstücke Gemarkung Praest:

Flur 3, Flurstück 97 mit einer Gesamtgröße von 1.745 m² – geplant ist der Erwerb von insgesamt 33 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 226 m².

Flur 3, Flurstück 47 mit einer Gesamtgröße von 8.504 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 257 m². Das Flurstück 47 ist unbebaut (Grün- bzw. Ackerfläche).

Die **Einwender** fordern umfassenden passiven Schallschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall: Durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen verringerten sich die Beurteilungspegel deutlich. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 55 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Zu den passiven Schallschutzmaßnahmen gehörten in Schlafräumen auch schallgedämmte Lüfter. Einzelheiten regele die 24. BImSchV. Für Fassaden, an denen die Immissionsgrenzwerte eingehalten würden, bestehe kein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Weiterhin seien Räume, die nicht dem dauerhaften Aufenthalt dienten, nicht schützenswert.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** sorgen sich um Schäden am Gebäude.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass für die Beurteilung der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen auf bauliche Anlagen die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 herangezogen würden. Die Norm nenne Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden nicht zu erwarten seien. Sie lägen in der Größenordnung um etwa ein 20-faches über den Anhaltswerten zum Schutze von Menschen in Gebäuden nach DIN 4150, Teil 2. Die Ergebnisse der Prognoseberechnungen ergäben, dass im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt an keinem Gebäude Schäden oder Folgeschäden aus dem Betrieb der Bahnstrecke zu erwarten seien. Unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme werde 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 ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt. Nach Abschluss der Baumaßnahme werde der Zustand erneut dokumentiert. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d. h. Schäden, würden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben. Der Urzustand werde wiederhergestellt. Die Kosten gingen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärmbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwenderin** wendet sich im Hinblick auf das Flurstück 97 gegen die dauerhafte Inanspruchnahme einer Teilgrundstückfläche von 121 m^2 und bestreitet den Flächenbedarf. Sie behauptet, dass durch die geplante Inanspruchnahme die Fläche nicht wie von ihr beabsichtigt (Wohnwagenunterstellung mit Photovoltaikdach) genutzt werden könne, was zu finanziellen Einbußen (geringere Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung und geringere Stromproduktion) führe.

Die **Vorhabenträgerin** trägt vor, dass die dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks für die Anlage des bahnparallelen Versickerungsgrabens erforderlich sei. Wenn der Betroffene die Versickerung des Wassers auf seinem Grundstück dulde, könne aber auf die Anlage dieses Teilstücks des Versickerungsgrabens verzichtet werden. Die Versickerung des abgeleiteten Oberflächenwassers sei jedoch sicherzustellen. Weiterhin werde für die Instandhaltung jedenfalls ein 1,0 m breiter Streifen hinter der Schallschutzwand benötigt.

Im Deckblattverfahren hat die Vorhabenträgerin die Flächeninanspruchnahme für die Erwerbsfläche von 121 m^2 auf 33 m^2 reduziert.

Entscheidung:

Die Einwendung wird – soweit nicht bereits durch die Flächenreduzierung erledigt – zurückgewiesen.

Die von der Einwenderin geplanten Nutzungsänderungen sind aufgrund der zu beachtenden Veränderungssperre unbeachtlich.

Die verbleibende, verringerte Fläche von 33 m^2 ist für den Instandhaltungsstreifen unentbehrlich.

Die **Einwenderin** ist mit der vorübergehenden Inanspruchnahme dieses Grundstücks nicht einverstanden.

Sie ist der Meinung, eine Baustraße und ein Wendehammer seien nicht erforderlich, da ein Transport zur Baustelle auch über die Gleisanlagen erfolgen könne.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks sei für die Anlage der bahnparallelen Baustraße erforderlich. Im Rahmen der Planung sei die Inanspruchnahme bereits von 435 m^2 auf 226 m^2 reduziert worden.

Im Zuge der Planung habe sich das Erfordernis einer durchgehenden Baustraße herausgestellt. Die Nutzung des vorgenannten Flurstücks als durchgehende Baustraße im angegebenen Umfang sei aus planerischer und baulicher Sicht zwingend erforderlich, da die Baumaßnahmen ohne diese Baustraße nicht zu realisieren seien. Insbesondere der Neubau des dritten Gleises und der daraus resultierende Bahnseitengraben ließen sich nicht aus dem Gleisbereich herstellen. Die ursprüngliche Planung (GP und 1. Deckblatt) sei aus zwingenden technischen Gründen angepasst worden. So ließen sich, wie zuvor beschrieben, die Baumaßnahmen technisch ohne eine durchgehende Baustraße nicht realisieren. Die erste Planungsvariante hätte die Verlagerung des Baustellenverkehrs auf die Landstraße L7 zur Konsequenz gehabt. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch die langsam fahrenden Baustellenfahrzeuge wäre hiermit einhergegangen. Der zähfließende Baustellenverkehr hätte eine erhebliche Belastung für die Bürger der Stadt Emmerich dargestellt. Ebenfalls sprächen Sicherheitsaspekte gegen die ursprüngliche Planung. Durch die Verlagerung des Hauptbaustellenverkehrs auf die Baustraße könnten Sicherheitsrisiken durch langsam fahrende große schwere Baufahrzeuge minimiert werden.

Entscheidung:

Die Einwendung wird – soweit nicht bereits durch die Flächenreduzierung erledigt – zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargetan, dass diese Baustraße notwendig ist und ein Transport über die Gleisanlagen keine praktikable Alternative darstellt.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen einer Grundstückeigentümerin; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.53 Privateinwender ID E0717

Der Privateinwender hat mit Schreiben vom 22.04.2012 und vom 08.07.2020 im 2. Deckblattverfahren Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Eigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 4, Flurstück 129 mit einer Gesamtgröße von 2.927 m²

– geplant ist der Erwerb von insgesamt 385 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 1.450 m².

Der **Einwender** fordert passiven Schallschutz, da die geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichten.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall: Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand und eine Mittelwand sowie das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissions-grenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** trägt vor, der Neubau des Haltepunktes Praest habe zur Folge, dass die im Bauplan dargestellte Rampenzuführung zur angrenzenden Unterführung 116 m^2 seines Grundstücks beanspruche. Durch diese bauliche Maßnahme würde sich sein Grundstück drastisch verkleinern, was sich unter Umständen bei der Veräußerung des Hauses nachteilig auswirken könne. Des Weiteren sei durch die Verlegung des Haltepunktes zu erwarten, dass bedingt durch die hohe Frequentierung der ortsansässigen Bürger, seine Privatsphäre stark eingeschränkt würde. Er vertritt die Ansicht, dass bei einer besseren Bauabschnittsplanung es möglich gewesen wäre, eine Inanspruchnahme seines Grundstücks zu vermeiden.

Die **Vorhabenträgerin** widerspricht dem. Die Planung des Haltepunktes Praest basiere auf der Forderung der Stadt Emmerich, den Haltepunkt weiter in Richtung des Neubaugebiets Praestsches Feld zu verlegen. Dieser Forderung sei mit dieser Planung Rechnung getragen worden. Der neue Haltepunkt Praest liege nun zwischen den Straßen „Sulenstraße“ und „Raiffeisenstraße“. Als Ersatzmaßnahme für den bisherigen Bahnübergang Sulenstraße sei eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die gleichzeitig auch als Zugang zum Bahnsteig diene. Die eigentliche Unterführung sei in Abstimmung mit der Stadt Emmerich mit einer lichten Weite von 6 m geplant worden. Die Rampenführung und die Zuwegungen zur Unterführung bzw. zum Bahnsteig seien für die Nutzung durch mobili-

tätseingeschränkte Personen ausgelegt, d. h. es werde eine maximale Steigung von 6% mit 1,5 m langen Zwischenpodesten (im Abstand von 6 m) vorgesehen. Im Zuge der Variantenuntersuchung sei auch eine geradlinige Führung untersucht und ausgeschlossen worden, da durch die langen Rampenführungen diverse Grundstücke und Zufahrten hätten abgebunden werden müssen. Aufgrund der beengten Verhältnisse in Praest und der Forderung nach einer Verschiebung Richtung Ortsmitte sei eine Planung ohne Inanspruchnahme von Privatgrundstücken nicht möglich.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat die hier widerstreitenden Interessen fehlerfrei abgewogen. Die Bauabschnittsplanung der Vorhabenträgerin ist nicht zu beanstanden.

Der **Einwender** trägt vor, dass die Zufahrt zu seinem Grundstück während der Bauphase „mit eingeplant“ sei. Dieses habe zur Folge, dass die Ein- und Ausfahrt während der Bauzeit durchgehend blockiert sei.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass die Erreichbarkeit des betroffenen Grundstücks während der Bauzeit gewährleistet sei. Genauso würde eine unter Umständen notwendige Anliegerzufahrt über Baustraßen aufrecht erhalten bleiben.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Dem Begehren des Einwenders wurde bereits entsprochen.

Der **Einwender** macht darauf aufmerksam, dass ca. 2,5 m längsseitig der Hauseinfahrt und mit Blickrichtung zur Bahnstrecke, die Abwasserleitung sowie die Regenwasserabführungsleitung des Wohngebäudes verliefen. Die durch den Einsatz von schwerem Baugerät zu erwartende Bodenverdichtung könne die hier verlegten Abwasserleitungen in Mitleidenschaft ziehen. Er befürchtet, dass die daraus entstehenden Folgekosten ihm als Hauseigentümer später auferlegt würden.

Der **Vorhabenträgerin** erwidert, dass unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme 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 ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert würden. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt. Nach Abschluss der Baumaßnahme würde der Zustand erneut dokumentiert werden. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand,

d. h. Schäden, würden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben werden. Jedenfalls stelle die Vorhabenträgerin den Urzustand auf eigene Kosten wieder her.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Dem Begehren des Einwenders wurde bereits vollumfänglich entsprochen.

Der **Einwender** trägt mit Schreiben vom 22.04.2012 vor, dass er im hinteren Teil seines Grundstückes seit mehreren Jahren auf ca. 600 m^2 eine Tierhaltung betreibe, aber Ausweichflächen für die Unterbringung der Tiere hier nicht zur Verfügung stünden.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet, dass die Flächen für die Errichtung der geplanten EÜ(F) Sulenstraße erforderlich seien. Alternative Baustelleneinrichtungsflächen in der Nähe der Baustelle (z. B. für einen Kranaufstellplatz etc.) seien nicht vorhanden. Das Grundstück Flur 3, Flurstück 120, welches im Zuge der Baumaßnahme derzeit nur geringfügig in Anspruch genommen würde, könne ggfs. als alternative Tierhaltungsfläche genutzt werden.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Fläche wird zwingend als Baustelleneinrichtungsfläche benötigt, die wegen der vorgesehenen Nutzung als Kranaufstellfläche auch nicht auf ein anderes Flurstück verlegt werden kann. Die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagene Ausgleichsfläche (richtigerweise: Flur 4, Flurstück 120) befindet sich in unmittelbarer Nähe und weist eine hinreichend große und geeignete Freifläche auf, so dass eine vorübergehende Tierhaltung dort möglich wäre, wenn hierüber eine Einigung mit dem Grundstückseigentümer erfolgt. Dies und bzw. oder eine entsprechende Entschädigung wird durch die Vorhabenträgerin mit dem Einwender außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bilateral und erforderlichenfalls in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt.

B.4.27.2.54 Privateinwender ID E0720

Die Privateinwenderin mit der ID E0720 hat mit Schreiben vom 24.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwenderin ist Eigentümerin des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 117 mit einer Gesamtgröße von 1.382 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 86 m².

Die **Einwenderin** fordert Schallschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude der Einwenderin (Gebäude-ID 718, Anlage 13.5) betrage 53

dB(A) tags bzw. 52 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien eingehalten. Es besteht kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen einer Grundstückeigentümerin; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.55 Privateinwender ID E0807

Die Einwenderin E0807 hat mit Schreiben vom 15.04.2012 Einwendungen erhoben. Betroffen ist folgendes Grundstück, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 46. Von dem Grundstück mit einer Größe von 2.376 m² benötigt die Vorhabenträgerin eine Erwerbsfläche von 84 m².

Die **Einwenderin** fordert Maßnahmen des passiven Schallschutzes an den Wohn-, Büro- und Freizeiteinrichtungen der Pfarrgemeinde.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel an den Gebäuden, mit Ausnahme der ID 614, liege unter den Immissionsgrenzwerten der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) für den Bereich der zum Gemeinbedarf (kirchliche Einrichtungen) mit aktivem Schallschutz bestimmt sei. Für diesen Bereich sei der Immissionsgrenzwert analog einem Misch- und Dorfgebiet herangezogen worden. Es bestehe für

den Bereich, der für den Gemeinbedarf genutzt werde, daher kein Anspruch auf weiterführende Schallschutzmaßnehmen, somit auch nicht auf Schallschutzfenster und ähnliche passive Schallschutzmaßnahmen. Die diesbezügliche Forderung werde zurückgewiesen. Für das Anwesen ID 614 (Wohngebiet) sei der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich der genannten Gebäude wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht, soweit eine Wohnnutzung vorliegt, ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.56 Privateinwender ID E0808

Die Privateinwenderin mit der ID E0808 hat mit Schreiben vom 20.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwenderin ist – gemeinsam mit weiteren Eigentümern – Miteigentümerin folgender Grundstücke, Gemarkung Praest:

Flur 3, Flurstück 1323 mit einer Gesamtgröße von 16.621 m² – geplant ist der Erwerb von insgesamt 322 m² und eine dingliche Sicherung von 74 m².

Flur 3, Flurstück 519 mit einer Gesamtgröße von 3.716 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 194 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 16 m².

Flur 3, Flurstück 871 mit einer Gesamtgröße von 11.967 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 829 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 111 m².

Die **Einwenderin** fordert aktive und passive Schallschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale

Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 55 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen einer Grundstückeigentümerin; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.57 Privateinwender ID E0830 und ID E0832

Die Privateinwender mit der ID E0830 und E0832 haben mit Schreiben vom 26.04.2012 und vom 14.12.2016 im 1. Deckblattverfahren Einwendungen erhoben. Die Einwender sind Miteigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 974 mit einer Gesamtgröße von 1.134 m² – geplant ist ein dauerhafter Erwerb von 41 m^2 und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 96 m².

Die **Einwender** fordern passiven Schallschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall: Durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen verringerten sich die Beurteilungspegel deutlich. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage mit aktivem Schallschutz 55 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schall-

schutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissions-grenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Der Einwendung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** fürchten erhöhte Belastungen durch Schallreflexionen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass entsprechend der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03 – Schallschutzwände auf der dem Schienenweg zugewandten Seite immer hochabsorbierend sein müssen. Auf der abgewandten Seite der Schallschutzwand sei dies nicht zwingend vorgeschrieben. Im Rahmen der Ausführungsplanung werde noch einmal geprüft, ob durch den geringen Abstand der B 8 (heute: L 7) zur Schallschutzwand eine hochabsorbierende Verkleidung notwendig werde.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung noch einmal zu prüfen, ob durch den geringen Abstand der Reeser Straße zur Schallschutzwand eine hochabsorbierende Verkleidung notwendig wird (A.5.5). Eine Entscheidung ist nicht zu treffen.

Die **Einwender** wenden sich gegen die Anbindung der Baustraße Nr. 820 an die Reeser Straße (L 7) über das Nachbargrundstück Flurstück 458 unmittelbar an ihrer eigenen Grundstücksgrenze vorbei.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert hierauf, dass die in der ursprünglichen Genehmigungsplanung vorgesehene Wendeanlage für Baustellenfahrzeuge auf dem Flurstück 458 durch eine Anbindung der Baustraße mit der Bauwerks-Nr. 820 an die Reeser Straße (L7) ersetzt worden sei. Somit sei die Baustraße direkter an das öffentliche Straßennetz angeschlossen.

Im Zuge des 2. Deckblattes sei eine Umplanung vorgenommen worden. Damit entfalle die direkte Straßenanbindung an die L7 im Bereich des Flurstücks 458 direkt parallel zum Flur-

stück des Einwenders. Im Ergebnis sei eine durchgehend bahnparallele Baustraße realisiert worden.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Durch die Umplanung im 2. Deckblattverfahren ist dem Begehren der Einwender entsprochen worden.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.58 Privateinwender ID E0846 und ID E0847

Die Privateinwenderin mit der ID E0846 und der Privateinwender mit der ID E0847 haben erstmals mit Schreiben jeweils vom 08.07.2020 im 2. Deckblattverfahren und vom 24.02.2022 im 3. Deckblattverfahren Einwendungen erhoben. Die beiden Einwender sind Miteigentümer des folgenden Grundstückes, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 1382 mit einer Gesamtgröße von 512 m² – geplant ist eine dingliche Sicherung einer Fläche von 58 m².

Die **Einwender** erheben ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.2.59 Privateinwender ID E0851

Die Privateinwenderin E0852 hat erstmals mit Schreiben vom 29.06.2020 im 2. Deckblattverfahren Einwendungen erhoben. Die Einwenderin ist Eigentümerin des folgenden Grundstücks, Gemarkung Praest, Flur 3, Flurstück 1313 mit einer Gesamtgröße von 226 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 10 m².

Die **Einwenderin** erhebt ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen einer Grundstückeigentümerin; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3 Gemarkung VRASSELT

Im GEV Vrasselt sind folgende Privateinwender erfasst, deren Grundstücke von der Vorhabenträgerin in Anspruch genommen werden sollen:

B.4.27.3.1 Privateinwender ID E0048

Der Privateinwender mit der ID E0048 hat mit Schreiben vom 18.04.2012 Einwendungen erheben lassen. Betroffen sind folgende Grundstücke: Gemarkung Vrasselt, Flur 10, Flurstück 98 (GEV lfd.-Nr. 136) sowie Flur 10, Flurstück 84 (GEV lfd.-Nr. 138). Von dem Grundstück (GEV lfd.-Nr. 136) mit einer Größe von 27.634 m² benötigt die Vorhabenträgerin eine Erwerbsfläche von 1.556 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 1.801 m^2. Weitere 3.507 m² sollen vorübergehend beansprucht werden. Von dem Grundstück (GEV lfd.-Nr. 138) mit einer Größe von 81.324 m² benötigt die Vorhabenträgerin eine Erwerbsfläche von 4.549 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 1.285 m^2.

Der **Einwender** fordert als Entschädigung für die Grundstücksinanspruchnahmen Ersatzflächen in dreifacher Größe.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass das Entschädigungsrecht primär eine Entschädigung in Geld statt in Ersatzland vorsehe. Ein Anspruch auf Ersatzland bestehe nur in Ausnahmefällen. Die Vorhabenträgerin werde sich mit dem Einwender in Verbindung setzen, um eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf etwaige Entschädigung gerichtete Ansprüche sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird Bezug genommen auf B.4.27.1 dieses Beschlusses.

Gleiches gilt für die von dem Einwender erhobenen Ansprüche auf Entschädigung für befürchtete Ertragsausfälle seines Betriebs.

Der **Einwender** trägt zudem vor, dass parallel zum geplanten Bahnweg entlang seiner Ackerparzellen eine durchgehende Bepflanzung vorgesehen sei. Dies hätte zur Folge, dass seine verbleibenden Flächenteile nicht mehr für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte erreichbar seien. Denn eine Zuwegung über die Straße sei nicht möglich, weil zwischen der Straße und diesen Flächen durchgehend ein Schaugraben läge. An die übrigen Seiten der Parzellen grenzten keine öffentlichen Wege, sondern nur landwirtschaftliche Nutzflächen, die nicht in seinem Eigentum stünden. Zur ordnungsgemäßen Bewirtschaftung der auch nach Abzug der in Anspruch genommenen Teilflächen verbleibenden Gesamtgröße der beiden

Ackerparzellen von ca. 10 ha reiche es auch nicht aus, von der Bepflanzung lediglich an einer oder zwei Stellen abzusehen.

Er fordert daher, dass bei der vorgesehenen Bepflanzung alle 12 m eine Lücke von jeweils 3 m gelassen wird.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert:

In der Maßnahmenbeschreibung zu der betreffenden Ausgleichsmaßnahme A 11 (trassenbegleitender Gehölzstreifen) sei festgelegt, dass die Maßnahme im Zuge der Ausführungsplanung mit den Anliegern und also auch diesem Einwender dahingehend abzustimmen sei, dass Lücken in der Bepflanzung für Durchfahrten freizuhalten seien (LBP, Anlage 10.2, S. 72). Der Umfang der Lücken hinge von den Bewirtschaftungserfordernissen ab. Die angestrebte Funktion der Gesamtmaßnahme (Biotopverbund, landschaftliche Einbindung des Vorhabens) müsse jedoch gewahrt werden.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist entbehrlich; die Vorhabenträgerin ist gemäß der Ausgleichsmaßnahme A 11 bereits verpflichtet, Zufahrten und damit den Zugang zu den landwirtschaftlich genutzten Grundstücken zu gewährleisten. Die hierzu erforderliche Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern im Detail wird anlässlich der Ausführungsplanung erfolgen.

B.4.27.3.2 Privateinwender ID E0253

Die Privateinwender mit der ID E0253 haben mit Schreiben vom 01.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwendern sind Eigentümer der folgenden Grundstücke Gemarkung Vrasselt:

Flur 10, Flurstück 83 mit einer Gesamtgröße von 9.998 m² – geplant ist der Erwerb von insgesamt 44 m² und eine dingliche Sicherung von 20 m².

Flur 10, Flurstück 70 mit einer Gesamtgröße von 8.280 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 59 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 29 m².

Die **Einwender** fordern Erschütterungsschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Erschütterungsschutz in diesem Fall, dass die Immissionsberechnungen ergeben habe, dass die Beurteilungskriterien der DIN 4150, Teil 2 voraussichtlich am Gebäude des Einwenders mit besohlten Schwellen nicht eingehalten werden. Die Entscheidung über den Einsatz von Schutzmaßnahmen erfordere allgemein die Betrachtung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses. Nach §74 Abs.2, Satz 3 des VwVfG könnten Schutzmaßnahmen unterbleiben, wenn sie für den Vorhabenträger „untunlich“ seien. In diesem Fall stehe den Betroffenen eine angemessene finanzielle Entschädigung zu, die jedoch

nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien. Im vorliegenden Fall würden andere Schutzmaßnahmen unangemessen hohe Kosten verursachen, weshalb von weiteren Maßnahmen abgesehen werde.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn eine besondere Schwere der Betroffenheit gegeben ist.

Der **Einwender** fordert weitergehende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 68 dB(A) tags bzw. 68 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Tages- und Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach und Entschädigung für Überschreitungen der Tagesgrenzwerte an Außenwohnbereichen (Terrassen, Freisitz). Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchungen sei ein umfangreicher Variantenvergleich (Anlage 13.6) bezüglich der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden, der als Grundlage für die Abwägung der Frage diene, ob die Kosten für aktiven Schallschutz verhältnismäßig seien. Dieser ergäbe, dass zusätzliche bzw. höhere Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich als unverhältnismäßig anzusehen seien.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die für die gegenüberliegende Wohnbebauung vorgesehen werden, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Dem Einwender steht – soweit zu dem Objekt Außenwohnbereiche gehören – wegen der Überschreitung der Tagesgrenzwerte im Außenbereich eine Entschädigung dem Grunde nach zu. Die Vorhabenträgerin hat die Unverhältnismäßigkeit der Kosten für weitergehende Maßnahmen dargelegt. Auch unter Berücksichtigung einer besonderen Schwere der Betroffenheit und der Schutzausweitung auf

benachbarte Gebäude stehen bei weiteren Maßnahmen unverhältnismäßig hohe Kosten einer geringen Schutzwirkung entgegen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Die **Vorhabenträgerin** stellt dar, dass im Zuge der Baustellenplanung vor Beginn der jeweiligen Einzelbaumaßnahme mögliche Beeinträchtigungen soweit wie möglich minimiert würden. Dabei kämen im Einzelfall entsprechende Schutzmaßnahmen oder zeitliche Beschränkungen in Betracht. Erhebliche Umweltauswirkungen auf die Anwohner sollten weitgehend vermieden werden.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.3 Privateinwender ID E0275/E0276 bzw. ID E0852

Die Privateinwender mit der ID E0275/E0276 haben mit Schreiben vom 24.04.2012 und vom 10.07.2020 (E0852) Einwendungen erhoben. Sie sind Eigentümer der Grundstücke Gemarkung Vrasselt, Flur 3, Flurstück 100 (GEV lfd.-Nr. 111) sowie Flur 3, Flurstück 157 (GEV lfd.-Nr. 242). Von dem Grundstück (GEV lfd.-Nr. 111) mit einer Größe von 10.485 m² benötigt die Vorhabenträgerin eine Erwerbsfläche von 42 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 1.288 m^2. Weitere 3.050 m² sollen vorübergehend beansprucht werden. Von dem Grundstück (GEV lfd.-Nr. 242) mit einer Größe von 3.886 m² benötigt die Vorhabenträgerin eine dingliche Sicherung von 427 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 1.086 m^2.

Die **Einwender** fordern weitergehende Lärmschutzmaßnahmen, eine Verlegung und Erhöhung der Mittelwand.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen ein umfangreicher Variantenvergleich (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13.6) bezüglich der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden sei,

der als Grundlage für die Abwägung der Frage diene, ob die Kosten für aktiven Schallschutz verhältnismäßig seien. Dieser ergäbe, dass zusätzliche bzw. höhere Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich als unverhältnismäßig anzusehen seien.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die für die gegenüberliegende Wohnbebauung vorgesehen werden, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Die Vorhabenträgerin hat die Unverhältnismäßigkeit der Kosten für weitergehende Maßnahmen dargelegt. Auch unter Berücksichtigung einer besonderen Schwere der Betroffenheit und der Schutzausweitung auf benachbarte Gebäude stehen bei weiteren Maßnahmen unverhältnismäßig hohe Kosten einer geringen Schutzwirkung entgegen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen die Lärmbelastungen im Garten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass der maximale Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender mit aktivem Schallschutz 67 dB(A) tags bzw. 66 dB(A) nachts betrage. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Tages- und Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach und Entschädigung für eventuell vorhandene Außenwohnbereiche (Terrassen/Balkone). Durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen verringerten sich die Beurteilungspegel auch gegenüber der Vorbelastung ohne Ausbau der Bahnstrecke um ca. 4 dB(A). Die Schallsituation werde somit verbessert.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Zusagen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Für Überschreitungen der Tagesgrenzwerte besteht ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für Außenwohnbereiche (Terrasse, Balkone), der von der Vorhabenträgerin anerkannt wird.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass Erschütterungsschutzmaßnahmen in Form von besohlten Schwellen auf allen drei Gleisen im Bereich des Gebäudes des Einwenders vorgesehen (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen) seien.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwender** fürchten Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwender** fürchten Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Baubetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens der Urzustand, d. h. der Zustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen, auch Straßen und sonstige für die Bauausführung genutzter Flächen, durch die jeweilige Baufirma mittels Protokolls und ggf. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert werde. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt. Die Beweissicherungsunterlagen seien vor Bauausführung u. a. den Eigentümern zu übergeben. Nach Abschluss der Baumaßnahme werde der Zustand erneut dokumentiert. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d. h. Schäden, würden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben. Der Urzustand werde wiederhergestellt. Die Kosten gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** erklären, dass die Umlegung der Gasleitung auf ihre Grundstücke die Nutzung beeinträchtige bzw. diese unmöglich mache. Durch die Ausbaumaßnahme auf der ganzen vorderen Seite ihres Grundstückes/Garten zur Bahntrasse hin würde die Grenze ihres Grundstückes um 1 m zurückverlegt. Sie verlangen, dass die Vorhabenträgerin auf diese Baumaßnahme verzichte; hilfsweise begehren sie eine Entschädigung in Geld.

Die **Vorhabenträgerin** tritt dem entgegen und erwidert, dass ein Verzicht auf den Grunderwerb nur möglich sei, wenn die Straße im Bereich dieser Grundstücke verengt würde. Bezüglich dieser Einengung und den daraus resultierenden sicherheitstechnischen Auswirkungen sei eine Zustimmung der Stadt Emmerich am Rhein erforderlich; diese sei aber nicht erteilt worden. Aufgrund der beengten Verhältnisse im Bereich der betroffenen Grundstücke seien die Entwässerung und die Straße bereits analog zum Bereich des Friedhofs geplant. Auch hier werde der vorhandene Graben durch eine Tiefenentwässerung unterhalb einer Mulde ersetzt. Im Übrigen verweist sie auf das Beweissicherungs- und Entschädigungsverfahren.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Stadt Emmerich hat die erforderliche Zustimmung zur Verengung der Straße nicht erteilt. Die Grundstücksinanspruchnahmen sind zum Wohle der Allgemeinheit hinzunehmen. Auf etwaige Entschädigung gerichtete Ansprüche sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird Bezug genommen auf B.4.26.11.5 und B.4.27.1 dieses Beschlusses.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückseigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.4 Privateinwender ID E0385

Die Privateinwenderin mit der ID E0385 hat mit Schreiben vom 10.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwenderin ist Eigentümerin des folgenden Grundstücks, Gemarkung Vrasselt, Flur 4, Flurstück 28 mit einer Gesamtgröße von 2.376 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 80 m².

Die **Einwenderin** fordert aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Wohngebäude der Einwenderin betrage 55 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass im Bereich des Wohngebäudes der Einwenderin zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems vorgesehen sei. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergäben die Immissionsberechnungen, dass nicht damit zu rechnen sei, dass die Beurteilungskriterien für Erschütterungen am Gebäude der Einwenderin überschritten würden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen).

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen einer Grundstückeigentümerin; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.5 Privateinwender ID E0407, ID E0410, ID E0412 und E0409

Die Privateinwender mit der ID E0407, E0410, E0412 und E0409 haben mit zwei Schreiben jeweils vom 27.04.2012 und sodann mit drittem Schreiben vom 30.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwendung vom 10.07.2020 im 3. Deckblattverfahren enthält keinen neuen

Vortrag. Die Einwender ID 0407, ID 0140 und E 0412 sind Miteigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Vrasselt, Flur 3, Flurstück 140 mit einer Gesamtgröße von 3.000 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 33 m². Die beiden Einwender ID 0407 und ID 0410 sind Miteigentümer des folgenden Grundstücks, Gemarkung Vrasselt, Flur 3, Flurstück 59 mit einer Gesamtgröße von 4.478 m² – geplant ist ein Erwerb von 250 m^2, eine vorübergehende Inanspruchnahme von 1.544 m² sowie dingliche Sicherung von 692 m^2.

Die **Einwender** fordern mehr aktiven Lärmschutz, etwa Erhöhung der Mittelwand und eine Lärmschutzwand, die alle Gleise vom Anwesen abschirmt.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender (ID 0038) betrage 64 dB(A) tags bzw. 64 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die für die gegenüberliegende Wohnbebauung vorgesehen werden, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Die Vorhabenträgerin hat die Unverhältnismäßigkeit der Kosten für weitergehende Maßnahmen dargelegt. Auch unter Berücksichtigung einer besonderen Schwere der Betroffenheit und der Schutzausweitung auf benachbarte Gebäude stehen bei weiteren Maßnahmen unverhältnismäßig hohe Kosten einer geringen Schutzwirkung entgegen.

Die **Einwender** fordern Lärmschutzmaßnahmen an der neuen Unterführung Broichstraße.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Auswirkungen des Baus der BÜ-Ersatzmaßnahme Broichstraße in den Planfeststellungsunterlagen (vgl. Anlage 13.7) dargestellt seien. Das Anwesen der Einwender habe keinen Anspruch auf Lärmvorsorge aus der Baumaßnahme BÜ-Ersatzmaßnahme Broichstraße. Der maximale Beurteilungspegel aus der Baumaßnahme „Broichstraße“ betrage 43 dB(A) tags und 33 dB(A) nachts und liege damit deutlich unter

den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Auf Grund der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bestehe kein Anspruch auf Entschädigung.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Immissionen infolge des Verkehrs der Unterführung Broichstraße bleiben unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärmbeeinträchtigungen im Garten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass im Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) am fraglichen Objekt der maßgebliche Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten sei. Der Tagwert sei insbesondere auch maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich. Daher sei der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich hier erfüllt. Im Bereich des Grundstücks der Einwender sei eine Mittelwand mit einer Höhe von 3 m und das Verfahren des besonders überwachten Gleises (BüG) Bestandteil des Schallschutzkonzepts. Die maximale Pegelminderung betrage 6,3 dB(A). Gegenüber der Vorbelastung sinke die Lärmbelastung um ca. 3 dB(A). Dies trage zu einer deutlichen Verbesserung der Wohnsituation bei.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV im Tagzeitraum wird nicht überschritten.

Die **Einwender** fordern Maßnahmen zur Vermeidung unerträglicher Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen in den Planfeststellungsunterlagen im Bereich des betreffenden Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus in Form von besohlten Schwellen als Schutzmaßnahme vorgesehen sei (s. Anlage 14 der PF-Unterlagen). Die Schwellenbesohlungen würden so abgestimmt, dass eine gute Wirkung bezüglich der Erschütterungen erzielt werde.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwender** fürchten Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert hierzu, dass nach den Prognoseberechnungen im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt an keinem Gebäude Schäden oder Folgeschäden aus dem Betrieb der Bahnstrecke zu erwarten seien.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm und Erschütterungen in der Bauzeit.

Die **Vorhabenträgerin** stellt dar, dass im Zuge der Baustellenplanung vor Beginn der jeweiligen Einzelbaumaßnahmen mögliche Beeinträchtigungen soweit wie möglich minimiert würden. Dabei kämen im Einzelfall entsprechende Schutzmaßnahmen in Betracht. Dies gelte sowohl bezüglich Baulärms, als auch bezüglich Erschütterungseinwirkungen und Staubentwicklung.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** fordern Beweissicherungsmessungen für Erschütterungen in der Bauzeit.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme 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 Protokolls und ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert werde. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt. Nach Abschluss der Baumaßnahme werde der Zustand erneut dokumentiert. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d. h. Schäden, würden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben. Der Urzustand werde wiederhergestellt. Die Kosten gingen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** fordern im Hinblick auf das Transportgewerbe mit 12 LKW, dass vor und während der Bauphase die Ein-, Aus- und Zufahrt zum Speditionsbetrieb 24 Std./Tag und sechs Tage/Woche von Sonntag 22.00 Uhr bis Samstag 22.00 Uhr gewährleistet sein müsse. Hierzu verlangen sie eine schriftliche Erklärung.

Die **Vorhabenträgerin** trägt dazu vor, dass die Zufahrt zum Grundstück der Einwender während der Bauzeit über den bahnparallel verlaufenden Bahnweg, der temporär als Baustraße genutzt wird, sichergestellt sei. Die Vorhabenträgerin habe im Rahmen ihrer Planung die bauzeitliche Inanspruchnahme von Wegen bzw. das Erfordernis für Baustraßen dargestellt. Hierzu sei sowohl die Nutzung des landwirtschaftlichen Wegenetzes als auch die teilweise Neuanlage von Baustraßen vorgesehen. Für das Erreichen der Grundstücke seien ggfs. temporär Umwege in Kauf zu nehmen, um einen geordneten Bauablauf zu ermöglichen.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Der Einwendung wurde bereits durch die Planung Rechnung getragen. Im Übrigen wird auf die die Vorhabenträgerin verpflichtende Nebenbestimmung A.4.12 Bezug genommen.

Die **Einwender** lehnen die Einrichtung von Baustellenstraßen und Baulagerplätzen auf den dafür vorgesehenen Flächen grundsätzlich ab.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Baustelleneinrichtungsflächen und Zwischenlagerflächen flächenminimierend und unter Umweltgesichtspunkten so positioniert worden seien, dass ihre Lage die geringste Beeinträchtigung der angrenzenden und betroffenen Grundstücke darstelle. Sie würden nach Beendigung der Baumaßnahmen entsprechend zurückgebaut, sofern sie nicht für landschaftspflegerische Maßnahmen verwendet würden. Auf die Baustelleneinrichtungsflächen auf dem benachbarten Grundstück könne nicht verzichtet werden, da die Flächen etwa für die Herstellung des Troges der EÜ Broichstraße und für die Erstellung der Eisenbahn- und Straßenbrücken erforderlich seien.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Auf die Baustelleneinrichtungsflächen auf dem Flurstück 133 kann nicht verzichtet werden. Diese BE-Flächen sind u. a. für die Herstellung des Troges der EÜ Broichstraße und für die Erstellung der Eisenbahn- und Straßenbrücken erforderlich. Zeitweise werden diese Flächen jedoch nur als Zwischenlager- oder Bürocontainerstellflächen genutzt. Eine Umplanung würde andere und stärkere Betroffenheiten auslösen.

Die **Einwender** erklären, dass sie das Flurstück 59 als Pferdewiese und Pferdetrainingsgelände für fünf Pferde nutzten. Sie fordern die Bereitstellung einer Ausgleichsfläche, die groß genug ist, um fünf Pferde weiden zu lassen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert hierzu, dass das Flurstück 59 eine Größe von 4.478 m^2 aufweise. Auch unter Berücksichtigung der geplanten Inanspruchnahmen sei die verbleibende Fläche ausreichend, um fünf Pferde weiden zu lassen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist ganz offensichtlich, dass bei einer Gesamtfläche von 4.478 m^2 abzüglich eines Erwerbs von insgesamt 570 m^2 und einer vorübergehenden Inanspruchnahme von insgesamt 1.544 m^2 eine hinreichend große Fläche zur Haltung und zum Training von fünf Pferden verbleibt.

Etwaige Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird auf B.4.27.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die **Einwender** lehnen die Errichtung der EÜ Broichstraße ab und schlagen eine Alternative vor. Hilfsweise begehren sie im Hinblick auf ihren Betrieb und ihren Fuhrpark eine Entschädigung in Geld für zu fahrende Umwege zur Zufahrt zur neuen EÜ. Die Broichstraße sei für die LKW nicht ausgelegt und zu schmal, was zu einer erhöhten Unfallgefahr führe.

Die **Vorhabenträgerin** stellt dar, dass die Lage der neuen Eisenbahnüberführung nach Abstimmung mit der Stadt Emmerich sowie aufgrund der örtlichen Gegebenheiten gewählt worden sei. Die vorgeschlagene Alternative sei aufgrund der Bebauung sowie der Zerschneidung von Grundstücken mit sehr langer Anbindung an die Broichstraße nicht möglich.

Es sei nicht ersichtlich, warum die neue Eisenbahnüberführung nicht genutzt werden könne. Veränderungen an den Zufahrten zum Grundstück der Einwender werde es nicht geben bzw. die Zufahrten würden nach Anpassung des Bahnweges wiederhergestellt. Im Übrigen besehe kein Anspruch darauf, das öffentliche Straßennetz im bisherigen Umfang aufrechtzuerhalten. Auch der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem sei rechtlich nicht geschützt.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der BÜ Broichstraße ist im Rahmen der ABS 46/2 nach den gesetzlichen Vorgaben (u. a. EKrG) zu beseitigen. Die Ersatzmaßnahme für den zu beseitigenden Bahnübergang, die EÜ Broichstraße, ist nicht zu beanstanden. Zur Begründung wird ergänzend auf B.4.24.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Etwaige, auf Entschädigung gerichtete Ansprüche sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Entscheidung hierüber bleibt einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten. Es wird indes darauf hingewiesen, dass der bisherige BÜ Broichstraße in nahezu gleicher Lage durch eine vollwertige EÜ Broichstraße ersetzt wird. Den Einwendern steht kein Anspruch zu, der den Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem schützt. Es wird Bezug genommen auf B.4.27.1 dieses Beschlusses.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.6 Privateinwender ID E0460

Der Privateinwender mit der ID E0460 hat mit Schreiben vom 17.04.2012, vom 06.12.2016 und vom 26.06.2020 Einwendungen (durch ID E0845) erheben lassen. Der Einwender ist Eigentümer der folgenden Grundstücke Gemarkung Vrasselt:

Flur 3, Flurstück 178 mit einer Gesamtgröße von 25.277 m² – geplant ist der Erwerb von insgesamt 1.342 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 4 m².

Flur 3, Flurstück 53 mit einer Gesamtgröße von 38.532 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 2.487 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 649 m².

Der **Einwender** fordert weitergehenden aktiven Lärmschutz in Form von Lärmschutzgalerien, alternativ fordert er passive Lärmschutzmaßnahmen an seinem Wohneigentum.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel an dem einen Gebäude des Einwenders betrage 51 dB(A) tags bzw. 51 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz, an dem Wohn- und Bürogebäude betrage er 53 dB(A) tags bzw. 52 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnah-

men des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** fürchtet Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert hierzu, dass nach den Prognoseberechnungen im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt an keinem Gebäude Schäden oder Folgeschäden aus dem Betrieb der Bahnstrecke zu erwarten seien.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Der **Einwender** wehrt sich gegen die geplante Grundstücksinanspruchnahme zu Gunsten eines Straßenbaus der Stadt Emmerich. Die Anlage einer Straße entlang der Bahntrasse sei für die Erschließung von Grundstücken nicht erforderlich. Denn die Häuser auf den o. g. Grundstücken könnten über den zwischen den Häusern liegenden Weg zum Hueskampweg erschlossen werden. Hinzu komme, dass aus den Planunterlagen ersichtlich sei, dass die Stadt Emmerich beabsichtige, den Hueskampweg als Anbindung zu der Straßenunterführung auszubauen, die als Ersatz für die bisherigen schienengleichen Bahnübergänge Broichstraße und Grüne Straße angelegt würde. Eine Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen zugunsten der Stadt Emmerich für die Anlegung einer Straße sei somit sachlich nicht gerechtfertigt.

Die **Vorhabenträgerin** trägt dazu u. a. vor, dass der geplante Bahnweg auf den betroffenen Flurstücken (ca. km 56,15 - 56,75) Ersatz für den vorhandenen Bahnweg sei. Als Vorhabenträgerin sei sie gehalten – sofern möglich – für einen gleichwertigen Ersatz von vorhandenen Wegen zu sorgen. Aufgrund der geplanten Lage des dritten Gleises und der damit einherge-

henden und notwendigen Verschiebung des vorhandenen Grabens zur Entwässerung der Bahnanlage sei deshalb der neue Bahnweg parallel als Ersatzweg geplant. Es habe sich herausgestellt, dass die Stadt Emmerich und alle anderen Eigentümer des betroffenen Grundstücks auf die Erstellung dieses Weges nicht verzichtet hätten, so dass dem Wunsch dieses Einwenders nicht hätte entsprochen werden können. Die Planung eines Ersatzweges für den Bahnübergang Grüne Straße zur Anbindung an die neue Eisenbahnüberführung Broichstraße sei Gegenstand dieses Verfahrens und könne, da der Ausgang dieses Verfahrens noch offen sei, nicht als Ausgleich oder Ersatz für die Wegeerschließung zu angrenzenden Grundstücken dienen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat plausibel dargelegt, dass eine Umplanung zu Gunsten der Interessen des Einwenders nicht möglich ist.

Der **Einwender** ist mit dem Entzug weiterer Teilflächen seiner Grundstücke für die Anlage von Biotopentwicklungsflächen parallel zur geplanten Straße nicht einverstanden.

Die **Vorhabenträgerin** trägt dazu u. a. vor, dass die Grundstücke des Einwenders von der geplanten Anlage eines 5 m breiten Gehölzstreifens entlang des verlegten Bahnweges (LBP-Plan, Anlage 10.4, Blatt 4 und 5, Maßnahme A 11) randlich betroffen seien. Die Maßnahme sei innerhalb des Kompensationskonzeptes unerlässlich. Sie diene der Wiederherstellung des trassenbegleitenden Biotopverbundes sowie der optischen Einbindung der Bahnstrecke in das Landschafts- und Ortsbild. Der heute entlang der Bahnstrecke vorhandene Gehölzstreifen müsse für den Ausbau beseitigt werden.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Anspruchsvoraussetzungen für die geltend gemachten Ansprüche zur Änderung und/oder Unterlassung der Maßnahme A 11 liegen nicht vor. Die Maßnahme ist innerhalb des Kompensationskonzeptes unerlässlich. Zur Begründung wird Bezug genommen auf den LBP-Plan, insbesondere auf Anlage 10.4, Blatt 4 und 5, Maßnahme A 11).

Der **Einwender** wendet sich dagegen, dass auf den Flächen Gemarkung Vrasselt, Flur 3, Flurstücke 53 und 178 die Anlage eines Grünstreifens mit Gehölzbepflanzung bahnrechts entlang des Bahnweges vorgesehen sei.

Ihm sei bekannt, dass hinter diesen Flächen die Straße Huiskampsweg im weiteren Verlauf durch die Stadt Emmerich als Ersatzumgehung ausgebaut und ertüchtigt werden solle. Zur-

zeit handele es sich hierbei noch um einen Wirtschaftsweg. Das habe zur Folge, dass am anderen Ende des Flurstücks 178 nach den Planungen der Erweiterung der Straße Huiskampsweg eine unwirtschaftliche Restfläche zurückbleiben würde.

Diese Restfläche wäre durchaus dazu geeignet, die Maßnahme A 11 in größerem Umfang dorthin zu verlegen. Die Vorhabenträgerin möge prüfen, spätestens im Rahmen der Ausführungsplanung, ob nicht die Maßnahme A 11 an der Stelle der Eigentumsflächen des Einwenders an den Bereich zu verlegen, der nach Ausbau der Straße Huiskampsweg als unwirtschaftliche Restfläche übrigbleiben würde. Diese sei letztlich nicht mehr landwirtschaftlich attraktiv zu bewirtschaften und stünde daher vorrangig für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Verfügung.

Die **Vorhabenträgerin** trägt dazu u. a. vor, dass die genannten Grundstücke des Einwenders (Flurstücke 53 und 178) von der geplanten Anlage eines 5 m breiten Gehölzstreifens entlang des verlegten Bahnweges (LBP-Plan, Anlage 10.4, Blatt 4 und 5, Maßnahme A 11) randlich betroffen seien. Die Maßnahme sei innerhalb des Kompensationskonzeptes unerlässlich. Sie diene der Wiederherstellung des trassenbegleitenden Biotopverbundes sowie der optischen Einbindung der Bahnstrecke in das Landschafts- und Ortsbild. Der heute entlang der Bahnstrecke vorhandene Gehölzstreifen müsse für den Ausbau beseitigt werden. Die die Maßnahme naturschutzfachlich begründenden Zielsetzungen zum Biotopverbund und zur Landschaftlichen Einbindung könnten auch nicht durch Pflanzungen an anderer Stelle in gleicher Weise erreicht werden. Insofern sei die Maßnahme A 11 örtlich nicht flexibel.

Die vom Einwender genannten Flächenalternativen kämen zwar grundsätzlich als Standorte für Kompensationsflächen in Frage, könnten aber die vorgesehene Pflanzung im Rahmen der Maßnahme A 11 nicht ersetzen. Die trassennahe Kompensation würde insgesamt auf das funktional unvermeidbare Maß begrenzt werden. Die übrigen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen würden, u. a. im Hinblick auf die Berücksichtigung agrarstruktureller Belange bewusst auf trassenferne, verfügbare Flächen gelegt.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Anspruchsvoraussetzungen für die geltend gemachten Ansprüche zur Änderung und/oder Unterlassung der Maßnahme A 11 liegen nicht vor. Die Maßnahme ist innerhalb des Kompensationskonzeptes unerlässlich und lokal nicht verschiebbar. Zur Begründung wird Bezug genommen auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan, insbesondere auf Anlage 10.4, Blatt 4 und 5, Maßnahme A 11).

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.7 Privateinwender ID E0483 und ID E0484

Die Privateinwender E0483 und E0484 haben mit Schreiben vom 20.04.2012 Einwendungen erhoben. Sie sind Miteigentümer der Grundstücke Gemarkung Vrasselt, Flur 3, Flurstück 131 (GEV lfd.-Nr. 108) sowie Flur 3, Flurstück 55 (GEV lfd.-Nr. 109). Von dem Grundstück (GEV lfd.-Nr. 108) mit einer Größe von 268 m² benötigt die Vorhabenträgerin eine Erwerbsfläche von 10 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 7 m^2. Von dem Grundstück (GEV lfd.-Nr. 109) mit einer Größe von 575 m² benötigt die Vorhabenträgerin eine dingliche Sicherung von 17 m² und eine Erwerbsfläche einer Fläche von 18 m^2.

Die **Einwender** fordern weitergehende Lärmschutzmaßnahmen, eine Verlegung und Erhöhung der Mittelwand.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen ein umfangreicher Variantenvergleich (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13.6) bezüglich der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden sei, der als Grundlage für die Abwägung der Frage diene, ob die Kosten für aktiven Schallschutz verhältnismäßig seien. Dieser ergäbe, dass zusätzliche bzw. höhere Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich als unverhältnismäßig anzusehen seien.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die für die gegenüberliegende Wohnbebauung vorgesehen werden, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Die Vorhabenträgerin hat die Unverhältnismäßigkeit der Kosten für weitergehende Maßnahmen dargelegt. Auch unter Berücksichtigung einer besonderen Schwere der Betroffenheit und der Schutzausweitung auf benachbarte Gebäude stehen bei weiteren Maßnahmen unverhältnismäßig hohe Kosten einer geringen Schutzwirkung entgegen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen die Lärmbelastungen im Garten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass am Gebäude der Einwender im Tageszeitraum die Immissionsgrenzwerte auf der Südseite überschritten seien. Für einen gegebenenfalls hier vorhandenen Außenwohnbereich bestehe Anspruch auf Entschädigung. Die Höhe der Entschädigung richte sich neben dem Wert des Grundstücks auch nach der Höhe der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für den Tageszeitraum.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Für Überschreitungen der Tagesgrenzwerte besteht ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für Außenwohnbereiche (Terrasse, Balkone), der von der Vorhabenträgerin anerkannt wird.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Immissionsberechnung ergeben habe, dass die Beurteilungskriterien der DIN-Norm 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2, trotz vorgesehener Schutzmaßnahmen gemäß der Prognose am Gebäude des Einwenders nicht eingehalten würden. Die Entscheidung über den Einsatz von bzw. weiterer Schutzmaßnahmen erfordere eine Betrachtung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses. Nach § 74 Abs. 2 Satz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) könnten Schutzmaßnahmen unterbleiben, wenn sie für die Vorhabenträgerin „untunlich“ seien. In diesem Fall stehe den Betroffenen eine angemessene finanzielle Entschädigung zu. Dies setze allerdings voraus, dass die prognostizierte Überschreitung der Anhaltswerte tatsächlich eintrete. Dieses werde im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens nach Inbetriebnahme der Strecke überprüft. Das sich daraus ggf. ergebende Entschädigungsverfahren sei nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn eine besondere Schwere der Betroffenheit gegeben ist.

Die **Einwender** erklären, dass für den Ausbau der Bahnstrecke geplant sei, im Bereich der o. g. Grundstücke den Bahnweg um ca. 1 m zu verlegen. Das würde das Grundstück massiv entwerten. Die Vorhabenträgerin solle auf die Verlegung und Grundstücksinanspruchnahme verzichten.

Die **Vorhabenträgerin** entgegnet, dass die Planung eine Beschränkung auf ein Minimum der Inanspruchnahme der Grundstücke vorsehe (Tiefenentwässerung mit Mulde statt Graben). Die Inanspruchnahme auf einer Breite von 1 m sei demnach durch die Anpassung des Bahnwegs bedingt und könne unter den Eckdaten für die Straßenplanung nicht vermieden werden.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird Bezug genommen auf Blatt 5 des GEP (Nrn. 108 und 109). Es ist offensichtlich, dass die Raumverhältnisse bei km 56,5 eine Verschiebung des Bahnwegs erzwingen. Die Planung sieht, insofern ist der Einlassung der Vorhabenträgerin zu folgen, bereits eine Beschränkung auf ein Minimum der Inanspruchnahme der Grundstücke vor.

Auf etwaige Entschädigung gerichtete Ansprüche sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird Bezug genommen auf B.4.27.1 dieses Beschlusses.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.8 Privateinwender ID E0514

Der Privateinwender mit der ID E0514 hat mit Schreiben vom 02.04.20212 Einwendungen erhoben. Der Einwender ist Eigentümer der folgenden Grundstücke Gemarkung Vrasselt:

Flur 5, Flurstück 143 mit einer Gesamtgröße von 17.583 m² – geplant ist der Erwerb von insgesamt 330 m², eine dingliche Sicherung einer Fläche von 60 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 7 m².

Flur 10, Flurstück 61 mit einer Gesamtgröße von 27.006 m² – geplant ist der Erwerb von insgesamt 2.050 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 635 m². Weitere 411 m² sollen vorübergehend beansprucht werden.

Flur 5, Flurstück 400 mit einer Gesamtgröße von 20.332 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von insgesamt 16 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 16 m².

Der **Einwender** fordert für sein Wohnhaus eine Überprüfung des Erfordernisses von passiven Schallschutzmaßnahmen durch einen Gutachter.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 48 dB(A) tags bzw. 48 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz. Die Berechnung der Beurteilungspegel seien von einem anerkannten schalltechnischen Sachverständigen durchgeführt worden. Die Eingangsgrößen der Berechnung und die Berechnung selbst entsprächen der Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Der **Einwender** ist der Ansicht, dass die Führung des geplanten neuen Bahnweges auch mit einer weiter südlich verlaufenden Trassenführung realisierbar sei. Es bestünde keine Notwendigkeit, zusätzlich einen ca. 4 m breiten Streifen in Anspruch zu nehmen. Die geplante „Verschwenkung“ nach Norden sei daher unnötig und diene offenbar nur der Gewinnung von sog. „billiger Ausgleichsfläche“. Außerdem sei die geplante Einzäunung (Nordseite) überflüssig.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Inanspruchnahme des Grundstücks sich aus der erforderlichen Verlegung des Bahnwegs ergebe. Aufgrund der Verkehrssicherheit (Trennung der Verkehrswege, Schutzstreifen für Fahrfehler, Blendwirkung etc.) sei ein Abstand von 14,35 m zwischen Fahrbahnrand und Gleisachse einzuhalten. Parallel zum verlegten Bahnweg sei ein 2,0 m breiter Grünstreifen u. a. zum Ausgleich der Höhenunterschiede zwischen Bahnweg und Gelände geplant.

Auf die Errichtung des Zauns könne verzichtet werden, da dieser aus Sicht des Einwenders nicht erforderlich ist. Hingegen könne auf den Grünstreifen nicht verzichtet werden. (vgl. Stellungnahme der Umweltplaner). Das Flurstück 61 sei von der geplanten Anlage eines 5 m breiten Gehölzstreifens entlang des verlegten Bahnweges (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 10.4, Blatt 6, Maßnahme A 11) randlich betroffen. Die Maßnahme sei innerhalb des Kompensationskonzeptes des Landschaftspflegerischen Begleitplans unerlässlich. Sie diene der Wiederherstellung des trassenbegleitenden Biotopverbundes sowie

der optischen Einbindung der Bahnstrecke in das Landschafts- und Ortsbild. Der heute entlang der Bahnstrecke vorhandene Gehölzstreifen müsse für den Ausbau beseitigt werden. Die Maßnahme A 11 stelle die Funktionen des Naturhaushalts und das Landschaftsbild wieder her.

Der o. g. Zaun befinde sich im Bereich der Wendeanlage im Bereich des bestehenden BÜ Schwarzer Weg. Im Rahmen des Ausbauprojektes würde dieser zurückgebaut. Im Zuge dessen sei die Wendeanlage auf der bahnlinken Seite vorgesehen. Der Zaun diene dazu, das Grundstück des Einwenders von der Wendeanlage abzugrenzen, um auf diesem Wege ein unbefugtes Überfahren der Grundstücksgrenze durch Dritte zu verhindern. Sofern der Einwender auf diesen Schutz verzichten möchte, bedürfe es einer schriftlichen Verzichtserklärung des Einwenders. Diese liege bis heute nicht vor. Bei einer schriftlichen Zustimmung bzw. Verzichtserklärung des Einwenders sei die Vorhabenträgerin bereit, diesen Zaun nicht zu errichten.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar die Gründe dargetan, warum das Grundstück des Einwenders in Anspruch genommen werden muss (Verlegung des Bahnwegs).

Der geplante Zaun dient der Verkehrs- und Rechtssicherheit sowie einer für die Vorhabenträgerin notwendigen Haftungsregelung im Schadensfall.

Sollte der Einwender indes noch nach Beschlussfassung auf die Errichtung des Zauns schriftlich verzichten und hierüber und über die sich daraus ergebenden Folgen mit der Vorhabenträgerin rechtzeitig eine schriftliche Vereinbarung treffen, muss der vorgesehene Zaun nicht errichtet werden.

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.9 Privateinwender ID E0618

Der Privateinwender E0618 hat mit Schreiben vom 02.04.2012 Einwendungen erheben lassen. Im 1. und 2. Deckblattverfahren hat dieser Einwender keine Einwendungen vorlegen lassen. Der Einwender ist Eigentümer der folgenden Grundstücke Gemarkung Vrasselt:

Flur 3, Flurstück 130 mit einer Gesamtgröße von 21.275 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 1.022 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 310 m².

Flur 4, Flurstück 167 mit einer Gesamtgröße von 9.463 m² - geplant ist der Erwerb von insgesamt 5.297 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 3.866 m². Weitere 3.331 m² sollen vorübergehend beansprucht werden.

Der **Einwender** fordert, den passiven Schallschutz auch an der Nord- und Westseite des Hauses vorzusehen.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 50 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Es bestehe jedoch kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen für Fassaden und Geschosse mit eingehaltenem Immissionsgrenzwert.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen. Weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen sind unbegründet.

Der **Einwender** fürchtet Gebäudeschäden infolge von Erschütterungen in der Bauzeit und aus dem Eisenbahnbetrieb. Er fordert ein Beweissicherungsverfahren zur Nachvollziehbarkeit von Schäden.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass Prognoseberechnungen zur Beurteilung der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen auf bauliche Anlagen durchgeführt wurden und unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme 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 Protokolls und ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert werde. Die Prognoseberechnungen hätten ergeben, dass an keinem Gebäude Schäden aus dem Bahnbetrieb zu

erwarten wären. Dies gelte erst recht hier, da das Gebäude weit mehr als 100 m von der Bahntrasse entfernt sei. Beeinträchtigungen während der Bauphase würden durch die Wahl geeigneter Baugeräte minimiert. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung würden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt. Nach Abschluss der Baumaßnahme werde der Zustand erneut dokumentiert. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d. h. Schäden, würden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben. Der Urzustand werde wiederhergestellt. Die Kosten gingen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Der **Einwender** lässt erklären, dass er in Vrasselt einen landwirtschaftlichen Betrieb habe. Das Flurstück 167 habe eine Größe von 9.463 m^2. Durch den Erwerb und die Grunddienstbarkeit handele es sich faktisch um einen unzulässigen Eigentumsentzug, da diese Teilflächen wegen mangelnder Erreichbarkeit (Graben), des unwirtschaftlichen Zuschnitts und der geringen Größe nicht mehr bewirtschaftet werden könnten. Weitere 2.479 m^2 seien für ihn während der Baumaßnahme nicht nutzbar. Als Folge dieser massiven Inanspruchnahme sei das für seinen landwirtschaftlichen Betrieb zur uneingeschränkten Nutzung verbleibende Reststück der Parzelle ebenfalls nicht mehr nutzbar. Er verlange daher die Vorhabenträgerin zu verpflichten, das gesamte Flurstück 167 nebst aufstehendem Gebäude gegen Übertragung einer Ersatzfläche an ihn zu Eigentum zu übernehmen, wobei der Wert der aufstehenden Maschinenhalle ebenfalls zu berücksichtigen sei. Diese Ersatzfläche müsse zudem neben der Entschädigung für das aufstehende Gebäude mindestens die dreifache Größe haben, weil es sich um eine äußerst hofnahe Parzelle des Einwenders handele und das Hofgebäude sich unmittelbar gegenüber auf der anderen Straßenseite befände.

Die Forderung nach einer entsprechend größeren Ersatzfläche resultiere auch daraus, dass das Flurstück 167 für eine wesentlich höherwertige Nutzung in Anspruch genommen würde.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, die Darstellung der Flächeninanspruchnahme des Einwenders sei unzutreffend. Richtig sei, dass von dem Flurstück 167 mit einer Gesamtfläche von 9.463 m² eine Teilfläche von 4.262 m² dauerhaft erworben werden solle. Die Fläche von 2.679 m², die mit einer Grunddienstbarkeit belegt werden solle, sei bereits in der zu erwer-

benden Teilfläche enthalten. Dies sei in dem Grunderwerbsplan unter Nr. 5 entsprechend dargestellt. Somit handele es sich um eine dauerhafte Entzugsfläche von insgesamt 4.262 m², was etwa 45 % der Gesamtfläche entspreche. Die Frage des Erwerbs unwirtschaftlicher Restflächen sei eine Entschädigungsfrage und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhabenträgerin werde sich mit dem Einwender in Verbindung setzen, um Verhandlungen über Entschädigungen zu führen. Sei der Verbleib der Restflächen für den Eigentümer unzumutbar, werde auch hier Grunderwerb durchgeführt.

Entscheidung:

Es handelt sich hier um eine erhebliche Grundstücksinanspruchnahme, die jedoch aufgrund des Gesamtumfangs der Maßnahmen nicht zu verhindern ist. Im Rahmen der beiden Deckblattverfahren haben sich die Inanspruchnahmen – wie oben in der Tabelle erfasst – in allen drei Rubriken etwas erhöht. Dies und insbesondere die neu hinzugekommene vorübergehende Inanspruchnahme führen im Ergebnis indes zu keiner anderen rechtlichen Beurteilung. Der Vorhabenträgerin ist darin zuzustimmen, dass die Frage nach der Übernahme des gesamten Grundstücks eine Frage der Entschädigung darstellt, die nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden wird. Da die genannten Grundstücksteile für die Maßnahme erforderlich sind, wird die Einwendung insgesamt zurückgewiesen.

Der **Einwender** lässt vortragen, dass er mit einer Inanspruchnahme von Teilflächen des Flurstücks 130 nicht einverstanden sei. Denn nach seiner Auffassung könne es bei dem Bahnweg ebenso wie bei den anschließenden Grundstücken durchaus in der alten Trasse verbleiben.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die Verlegung des Bahnwegs erforderlich sei, da die Anordnung des neuen Gleises eine Verschiebung der Entwässerungsanlagen erfordere. Eine Verlegung der Entwässerungsanlage auf die andere Bahnseite sei zudem aufgrund der anfallenden Wassermengen nicht möglich.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Argumentation der Vorhabenträgerin ist zu folgen.

Der **Einwender** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen eines Grundstückeigentümers; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.10 Privateinwender ID E0620 und ID E0732

Die beiden Privateinwender mit der ID E0620 und E0732 haben mit Schreiben vom 27.04.2012 Einwendungen erhoben. Die beiden Einwender sind Miteigentümer des Grundstücks, Gemarkung Vrasselt, Flur 3, Flurstück 1275 mit einer Gesamtgröße von 445 m² – geplant ist eine dingliche Sicherung von 61 m^2.

Die **Einwendung** richtet sich gegen die Schallbelastungen und fordert passiven Schallschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders betrage 49 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Außenwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.11 Privateinwender ID E0634 und ID E0635

Die Privateinwender mit der ID E0634 und E0635 haben mit Schreiben jeweils vom 10.04.2012 sowie vom 26.04.2012 Einwendungen erhoben. Die Einwender sind Miteigentümer des Grundstücks, Gemarkung Vrasselt, Flur 4, Flurstück 460 mit einer Gesamtgröße von 1.407 m² – geplant ist ein dauerhafter Erwerb von 3 m^2.

Die **Einwender** fordern aktiven und passiven Lärmschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurtei-

lungspegel am Gebäude ID531 betrage 50 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Für ID531 bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Am Gebäude ID553 seien die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Hier bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich der Wohnanwesen wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht am Gebäude ID531 besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fürchten Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.12 Privateinwender ID E0725

Die Einwenderin mit der ID E0725 hat mit zwei Schreiben jeweils vom 15.04.2012 Einwendungen erhoben. Sie ist Eigentümerin der folgenden Grundstücke Gemarkung Vrasselt:

Flur 10, Flurstück 71 mit einer Gesamtgröße von 1.646 m² – geplant ist der Erwerb von insgesamt 44 m² und eine dingliche Sicherung von 49 m².

Flur 10, Flurstück 82 mit einer Gesamtgröße von 9.927 m² – geplant ist ein Erwerb von insgesamt 399 m² und eine dingliche Sicherung einer Fläche von 139 m². Der Einwender E0726 ist Miteigentümer lediglich des Flurstücks 82. Hierauf befindet sich eine Tierwiese.

Die **Einwenderin** richtet sich gegen Schienenverkehrslärm.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt zum Schallschutz in diesem Fall, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude der Einwenderin betrage 67 dB(A) tags bzw. 67 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Am Gebäude seien im Tageszeitraum die Immissionsgrenzwerte auf der Südseite überschritten. Für einen gegebenenfalls hier vorhandenen Außenwohnbereich bestehe Anspruch auf Entschädigung.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die für die gegenüberliegende Wohnbebauung vorgesehen werden, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach, der von der Vorhabenträgerin eingeräumt wird (Anlage 13.5). Der Einwenderin steht – soweit zu dem Objekt Außenwohnbereiche auf der Südseite gehören – wegen der Überschreitung der Tagesgrenzwerte im Außenbereich eine Entschädigung dem Grunde nach zu. Die Vorhabenträgerin hat die Unverhältnismäßigkeit der Kosten für weitergehende Maßnahmen dargelegt. Auch unter Berücksichtigung einer besonderen Schwere der Betroffenheit und der Schutzausweitung auf benachbarte Gebäude stehen bei weiteren Maßnahmen unverhältnismäßig hohe Kosten einer geringen Schutzwirkung entgegen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Erschütterungsbelastungen aus dem Eisenbahnbetrieb.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass zur Minderung der Erschütterungsimmissionen im Bereich des betreffenden Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus in Form von besohlten Schwellen als Schutzmaßnahme vorgesehen sei (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen). Damit sei eine erhebliche Verschlechterung der Situation in Bezug auf Erschütterungen nicht zu erwarten.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwendung** richtet sich gegen Lärm- und Erschütterungsbelastungen in der Bauzeit.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich der Einwendung zu Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf A.4.6 und B.4.14 verwiesen.

Die **Einwender** tragen vor, dass das Flurstück 82 als Tierwiese genutzt würde. Diese Wiese müsse mehrmals am Tag zu erreichen sein, um die Tiere zu versorgen.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert:

Der Zugang zu beiden betroffenen Grundstücken sei über die Baustraße möglich. Dabei würde die Baustraße naturgemäß auch durch Baumaschinen genutzt werden.

Entscheidung:

Der Einwendung ist bereits durch die Planung getragen worden. Im Übrigen wird auf die die Vorhabenträgerin verpflichtende Nebenbestimmung A.4.12 Bezug genommen.

Die **Einwender** sind der Ansicht, dass der Erwerb von jeweils 251 m^2 und 148 m^2 auf dem Flurstück 82 den Betrieb massiv beeinträchtigen würde. Es würde ein viel zu großes Stück an Wiesenfläche (Gesamtgröße: 9.927 m^2) fehlen, da nach Wegeführung eine Bogenform in der Wiese geplant sei.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass im Bereich der betroffenen Flurstücke die Flächeninanspruchnahme durch die erforderliche Verlegung des Bahnwegs auf ein Minimum begrenzt worden sei. Dabei sei bereits der parallel verlaufende Graben durch eine Verrohrung ersetzt

worden. Im Ergebnis sei der neue Bahnweg im Bereich der betroffenen Grundstücke nahezu in der Lage des derzeitigen Bahnwegs geplant.

Eine geänderte Wegeführung würde demgegenüber einen erheblichen Eingriff in die bestehenden Grundstücke bedeuten und zusätzlichen Grunderwerb nach sich ziehen. Aus diesen Gründen habe man sich für diese Wegeführung entschieden.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks resultiere aus der parallel zum Graben verlaufenden Mulde zur Entwässerung des Bahnwegs und aus einer Inanspruchnahme durch eine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme. Eine bauzeitliche Inanspruchnahme sei für die betroffenen Grundstücke nicht geplant. Lediglich der vorhandene Bahnweg würde bauzeitlich als Baustraße genutzt. Das Flurstück 82 sei von der geplanten Anlage eines 5 m breiten Gehölzstreifens entlang des verlegten Bahnweges (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Anlage 10.4, Blatt 6, Maßnahme A 11) randlich betroffen. Die Maßnahme sei innerhalb des Kompensationskonzeptes des Landschaftspflegerischen Begleitplans unerlässlich. Sie diene der Wiederherstellung des trassenbegleitenden Biotopverbundes sowie der optischen Einbindung der Bahnstrecke in das Landschafts- und Ortsbild. Der heute entlang der Bahnstrecke vorhandene Gehölzstreifen müsse für den Ausbau beseitigt werden. Die Maßnahme A 11 stelle die Funktionen des Naturhaushalts und das Landschaftsbild wieder her. In der Maßnahmenbeschreibung zur Ausgleichsmaßnahme A 11 (trassenbegleitender Gehölzstreifen) sei festgelegt, dass die Maßnahme im Zuge der Ausführungsplanung mit den Anliegern dahingehend abzustimmen sei, dass Lücken in der Bepflanzung für Durchfahrten freizuhalten sind (vgl. LBP, Anlage 10.2, S. 72). Der Umfang der Lücken hänge natürlich von den Bewirtschaftungserfordernissen ab. Die angestrebte Funktion der Gesamtmaßnahme (Biotopverbund, landschaftliche Einbindung des Vorhabens) sei dabei zu wahren. Die Vorhabenträgerin weist zudem zu Recht auf den LBP und das Kompensationskonzept hin.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Eine Beeinträchtigung der Tierhaltung auf einer Wiese mit einer Gesamtgröße: 9.927 qm wird ganz offensichtlich nicht dadurch (massiv) beeinträchtigt, indem im Verhältnis zur Gesamtfläche geringe Teilflächen von jeweils 251 m^2 und 148 m^2 von der Vorhabenträgerin erworben werden. Die gewählte Wegführung verursacht zudem die geringsten Eingriffe und Belastungen für die Beteiligten.

Die **Einwenderin** verlangt, dass Wasserleitung und Strom zur Wiese, die zurzeit parallel zum Bahnweg liegen, neu zu verlegen seien und die Versorgung unterbrechungsfrei zu garantieren sei.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass die betroffenen Leitungen in Abstimmung mit den Leitungsbetreibern (sofern möglich und erforderlich) im Vorfeld verlegt würden, um für den Eigentümer die Beeinträchtigung durch die Baumaßnahmen so gering wie möglich zu halten.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Denn der Einwendung ist bereits durch die Planung Rechnung getragen worden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den Leitungsbetreibern in diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

Die **Einwenderin** fordert, dass vor Beginn der Bauphase ein neuer Zaun komplett zu errichten sei. Dieser Zaun müsse Wild- und Fluchttieren Stand halten und mehrmals am Tag „begehbar sein“. Die Zaunstabilität sei sehr wichtig. Wenn der neue Zaun nicht gerade verliefe, müsse er mit einem Doppelstabgitter errichtet werden. Die Eckpfähle und Pfosten der Tore müssten wie zuvor aus Eisen sein und in Beton gesetzt werden. Die Pfähle seien – wie ursprünglich auch – ca. 1,50 m tief im Boden zu befestigen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der neu zu errichtende Zaun in der dem derzeitigen Zustand entsprechenden Art und Weise ersetzt und die konkrete Ausführung im Vorfeld mit dem Einwender abgestimmt würde.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Der Einwendung ist bereits durch die Planung Rechnung getragen worden. Im Übrigen wird auf die die Vorhabenträgerin verpflichtende Nebenbestimmung A.4.12 Bezug genommen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.13 Privateinwender ID E0769, ID E0770, ID E0771 und ID E0772

Die Privateinwender mit der ID E0769 und E0770 sowie der ID E0771 und E0772 haben mit Schreiben jeweils vom 25.04.2012 sowie zuvor mit Schreiben vom 11.02.2009 und vom 29.10.2010 Einwendungen erhoben. Die vier Einwender sind Miteigentümer des folgenden Grundstücks Gemarkung Vrasselt:

Flur 3, Flurstück 61 mit einer Gesamtgröße von 2.348 m² – geplant ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von insgesamt 496 m² und eine dingliche Sicherung von 187 m².

Die beiden Privateinwender E0769 und E0770 sind zudem Miteigentümer des folgenden Grundstücks Gemarkung Vrasselt:

Flur 3, Flurstück 101 mit einer Gesamtgröße von 7.503 m² – geplant ist ein dauerhafter Erwerb von 1.270 m², eine vorübergehende Inanspruchnahme von insgesamt 3.567 m² und eine dingliche Sicherung von 1.632 m².

Die **Einwender** (ID 0408) bemängeln, dass ihre Immobilie unter ihrer Postadresse in den Unterlagen fehle.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass das Gebäude der Einwender Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung gewesen sei. In den Unterlagen werde das Gebäude unter der Postadresse der anderen Doppelhaushälfte auf dem gleichen Flurstück geführt.

Entscheidung:

Der Einwand wird zurückgewiesen. Bei dem Haus handelt es sich um eine Doppelhaushälfte, die zugehörigen Messwerte lassen sich über die ID, die dem Lageplan Schall, Blatt 2, entnommen werden kann, und über die Postadresse der anderen Doppelhaushälfte ohne weiteres zuordnen.

Die **Einwender** befürchten, dass der Lärmpegel deutlich ansteigen werde und fordern mehr aktiven und ergänzenden passiven Lärmschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel um bis zu 7,2 dB(A) verringerten. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude betrage 54 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV würden eingehalten. Es bestehe kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich des Wohnanwesens wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die für die gegenüberliegende Wohnbebauung vorgesehen werden, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel, Tag und Nacht, unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwender** fordern Erschütterungsschutz.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, das zur Minderung der Erschütterungsimmissionen im Bereich des betreffenden Gebäudes der Einsatz eines elastisch gelagerten Oberbaus in Form von besohlten Schwellen als Schutzmaßnahme vorgesehen sei (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen). Im vorliegenden Fall sei die Einhaltung der Beurteilungskriterien der DIN 4150, Teil 2 laut der Prognose gewährleistet.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Aufgrund der Unsicherheiten, die mit einer Prognose einhergehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung vor (s. A.4.6.6.1 und A.4.6.7.1). So wird sichergestellt, dass weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wenn die tatsächlichen Änderungen gegenüber dem Gutachten deutlich abweichen.

Die **Einwender** befürchten Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass durch die Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb keine Gebäudeschäden entstehen, siehe B.4.14.3.8.

Die **Einwender** fordern eine Änderung der Straßenführung (gemäß ihrem Vorschlag/Schreiben vom 11.02.2009), weil sie Probleme bei der Weiternutzung und Verpachtung der restlichen Grün- bzw. Ackerflächen befürchten.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert hierauf, dass die Planung zum Ausbau des Hueskampweges zur Anbindung der EÜ Broichstraße an die Broichstraße mit der Stadt Emmerich abgestimmt sei.

Die Vorhabenträgerin halte die Alternativlösung für grundsätzlich umsetzbar. Aufgrund der Entwurfsgeschwindigkeit zu wählenden Trassierungsparameter würde die Straßenführung aber nah am Haus vorbeigehen und damit diese Flächen zerschneiden. Jedenfalls sei dies vorweg mit der Stadt abzustimmen. Zu dem Vorschlag der Einwender bezüglich einer modifizierten Trassenführung habe die Stadt Emmerich ihre Zustimmung indes nicht erteilt.

Die Vorhabenträgerin erklärt weiter, dass sie das „Problem der Weiternutzung bzw. Verpachtung der restlichen Grün- bzw. Ackerflächen“ angesichts des Zahlenwerkes nicht nachzuvollziehen vermag.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Denn von den Grundstücken der Einwender wird im Rahmen der Inanspruchnahme nur jeweils am Rande etwas abgetrennt (und nicht etwa durchtrennt). Eine Nutzung als Grün- und Ackerfläche ist somit immer noch gegeben. Es verbleibt jedenfalls kein unwirtschaftliches Restgrundstück. Angesichts der o. g. Flächeninanspruchnahmen und dem Verhältnis zur Gesamtgrundstücksgröße liegt hier auch kein Fall der sog. wirtschaftlichen Existenzvernichtung vor.

Etwaige Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird Bezug genommen auf B.4.27.1 dieses Beschlusses.

Die **Einwender** verlangen die Sicherstellung der uneingeschränkten Grundstückszufahrt von der Hueskampstraße aus.

Die **Vorhabenträgerin** erklärt, dass eine uneingeschränkte Zufahrt zum Grundstück sichergestellt sei.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Der Einwendung ist bereits durch die Erklärung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen worden.

Sie hat im Rahmen ihrer Planung die bauzeitliche Inanspruchnahme von Wegen bzw. das Erfordernis für Baustraßen dargestellt. Hierzu sieht die Vorhabenträgerin sowohl die Nutzung des landwirtschaftlichen Wegenetzes als auch die teilweise Neuanlage von Baustraßen vor. Etwaige Umwege zum Erreichen der Grundstücke haben die Einwender hinzunehmen.

Die **Einwender** erheben darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich zwar um Einwendungen von Grundstückeigentümern; diese beziehen sich hier aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.3.14 Privateinwender ID E0807

Die Einwenderin E0807 hat mit Schreiben vom 15.04.2012 für die eingetragene Grundstückseigentümerin Einwendungen erhoben. Betroffen sind in Vrasselt folgende Grundstücke Gemarkung Vrasselt:

Flur 3, Flurstück 133 mit einer Gesamtgröße von 3.952 m² – geplant ist ein dauerhafter Erwerb von 2.300 m², eine vorübergehende Inanspruchnahme von insgesamt 2.811 m² und eine dingliche Sicherung von 396 m².

Flur 3, Flurstück 176 mit einer Gesamtgröße von 9.590 m² – geplant ist ein dauerhafter Erwerb von 740 m², eine vorübergehende Inanspruchnahme von insgesamt 3.031 m² und eine dingliche Sicherung von 126 m².

Der **Einwender** fordert Maßnahmen des passiven Schallschutzes an den Wohn-, Büro- und Freizeiteinrichtungen der Pfarrgemeinde.

Die **Vorhabenträgerin** erwidert, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sich die Beurteilungspegel deutlich verringerten. Der maximale Beurteilungspegel an den Gebäuden, mit Ausnahme der ID 614, liege unter den Immissionsgrenzwerten der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) für den Bereich der zum Gemeinbedarf (kirchliche Einrichtungen) mit aktivem Schallschutz bestimmt sei. Für diesen Bereich sei der Immissionsgrenzwert analog einem Misch- und Dorfgebiet herangezogen worden. Es bestehe für den Bereich, der für den Gemeinbedarf genutzt werde, daher kein Anspruch auf weiterführende Schallschutzmaßnehmen, somit auch nicht auf Schallschutzfenster und ähnliche passive Schallschutzmaßnahmen. Die diesbezügliche Forderung werde zurückgewiesen. Für das Anwesen ID614 (Wohngebiet) sei der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich der genannten Gebäude wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, eine Schallschutzwand, eine Mittelwand und das Verfahren BüG. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht, soweit eine Wohnnutzung vorliegt, ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Die **Einwenderin** erhebt darüber hinaus ausschließlich allgemeine Einwendungen.

Entscheidung:

Es handelt sich hier um Einwendungen einer Grundstückeigentümerin; diese beziehen sich aber auf allgemeine Einwendungen. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.4 Einwendungen von Grundstückseigentümern ohne unmittelbare Inanspruchnahme

Folgende Einwender, deren Grundstücke von der Vorhabenträgerin nicht in Anspruch genommen werden und infolge dessen deren Grundstücke nicht in den GEV gelistet sind, haben gleichwohl Einwendungen erhoben:

B.4.27.4.1 Privateinwender ID E0580

Die **Einwenderin** mit der ID E0580 fordert, auf den Bau des Parkplatzes zwischen der Bahn und ihrem Grundstück zu verzichten, da einerseits in diesem Bereich der Grünspecht niste und andererseits alternative Parkmöglichkeiten vorhanden seien.

Die **Vorhabenträgerin** widerspricht der Einwenderin, da im Rahmen der in 2007 bis 2009 durchgeführten Projektkartierungen kein Vorkommen des Grünspechts im Bereich Fürstenhof nachgewiesen worden sei. Der Hinweis auf das Grünspechtvorkommen würde aber für die weitere Planung aufgenommen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein Vorkommen des Grünspechts im fraglichen Bereich ist bislang nicht nachgewiesen. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin erklärt, den Hinweis der Einwenderin für die weitere Planung aufzunehmen, so dass der Besorgnis dieser Einwenderin insoweit Rechnung getragen wird.

B.4.27.4.2 Privateinwender ID E0233

Die **Einwenderin** mit der ID E0233 hat mit Schreiben vom 30.04.2012 Einwendungen erhoben. Das dort angeführte Grundstück, Gemarkung Vrasselt, Flur 4, Flurstück 435 wird von der Vorhabenträgerin nicht in Anspruch genommen.

Nach Angaben der **Einwenderin** ruhe der Hotelbetrieb zurzeit. Es sei beabsichtigt, einen Umnutzungsantrag zu stellen und die Immobilie sodann als Altenheim zu nutzen. Daher beantrage sie, bezüglich des Lärmschutzes die niedrigeren Grenzwerte für Altersheime zu berücksichtigen.

Die **Vorhabenträgerin** hat erwidert, dass der maximale Beurteilungspegel am Gebäude tags 53 dB (A) und nachts ebenfalls 53 dB (A) mit aktivem Schallschutz betrage. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien im Nachtzeitraum überschritten. Es bestehe Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Der Anspruch auf Lärmvorsorge beziehe sich jedoch auf die zum Zeitpunkt der Offenlage bestehende Nutzung. Spätere Änderungen könnten nicht berücksichtigt werden, da dem Eigentümer die Planungsabsichten bekannt gemacht worden seien.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Auflagen der Planfeststellung Rechnung getragen wird. Im Bereich des genannten Gebäudes wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass der Beurteilungspegel am Tag unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegt. Für verbleibende Überschreitungen des maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht besteht, soweit eine Wohnnutzung vorliegt, ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach. Die Grenzwerte für Altersheime werden nicht berücksichtigt, da diese Nutzung im Zeitpunkt der Offenlage nicht genehmigt war und nicht ausgeübt wurde.

Darüber hinaus werden ausschließlich allgemeine **Einwendungen** erhoben; es wird daher auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

B.4.27.4.3 Privateinwender ID E0019

Die Einwenderin mit der ID E0019 hat mit Schreiben vom 28.04.2012 Einwendungen erhoben (Einwendung E501 mit Doublette E623). Das dort angeführte Grundstück, belegen Gemarkung Vrasselt, Flur 4, Flurstück 478 wird von der Vorhabenträgerin nicht in Anspruch genommen.

Die **Einwenderin** fordert Schallschutz.

Gegenäußerung der **Vorhabenträgerin**:

Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders (ID 685, Anlage 13.5) beträgt 49 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts mit aktivem Schallschutz. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind eingehalten. Es besteht kein Anspruch auf weiterführenden Schallschutz. Eine Einschränkung der Gewerbetätigkeit ist nicht gegeben. Im Bereich des Gebäudes des Einwenders ist zur Minderung der Erschütterungsimmissionen der Einsatz eines Erschütterungsschutzsystems in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen. Unter Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes ergaben die Immissionsberechnungen, dass damit zu rechnen ist, dass die Beurteilungskriterien für Erschütterungen am Gebäude des Einwenders eingehalten werden (vgl. Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen). Da diese Beurteilungskriterien sich auf den dauernden Aufenthalt von Menschen beziehen (Wohnnutzung), sind Anforderungen an gewerbliche Nutzungen erst recht eingehalten.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planung der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird. Im Bereich des Betriebes wirken Maßnahmen des aktiven Schallschutzes. Durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden deutliche Pegelminderungen erzielt, mit der Folge, dass die Beurteilungspegel unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig einzustufen.

Die **Einwenderin** befürchtet, dass ihr bei Erweiterungsplänen des Betriebs immissionsschutzrechtliche Auflagen erteilt würden, die die Existenz des Betriebes gefährde.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die geäußerten Befürchtungen sind unbegründet.

Darüber hinaus werden ausschließlich allgemeine Einwendungen erhoben; es wird daher auf die Ausführungen unter Punkt B.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

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. Zu diesen Belangen gehören neben den technischen Daten des Vorhabens, den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den dahinterstehenden Interessen auch alle mit dem Vorhaben verbundenen, insbesondere bauzeitlichen Beeinträchtigungen der Anlieger und des SPNV/ÖPNV, des öffentlichen Straßen-, Fußgänger und Radverkehrs, die Grundstücksinanspruchnahmen sowie die Betrachtung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG und deren Wechselbeziehungen untereinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Umweltverträglichkeit des Projekts im vorliegenden Planungsabschnitt hinreichend gesichert ist. Im Einzelnen verbleiben die nachfolgend dargestellten Beeinträchtigungen von Schutzgütern, die im Rahmen der Gesamtabwägung berücksichtigt wurden.

Die Planfeststellungsbehörde hat eine ergebnisoffene, eigene und umfangreiche Variantenuntersuchung durchgeführt, siehe oben Abschnitt B.4.4. Hierbei hat sie sämtliche von der Vorhabenträgerin untersuchten sowie durch Einwender vorgebrachten Alternativen und Varianten berücksichtigt. Im Ergebnis hat dies zu der auch von der Vorhabenträgerin favorisierten und beantragten Variante geführt.

Gegen die Verwirklichung des Projektes sprechen die Eingriffe in das Landschafts- und Ortsbild, die mit der Verbreiterung der Trasse und der Errichtung der Schallschutzwände einhergehen. Durch die Nullvariante könnten die untersuchten Auswirkungen auf die Schutzgüter vermieden werden; sie würde jedoch keine Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung der Strecke 2270 schaffen, die für den internationalen Reise- und Güterverkehr eine herausragende Funktion hat.

Durch den Baustellenverkehr und die Bautätigkeit kommt es zu bauzeitlichen Lärm- und Staubbelastungen in den Siedlungsbereichen sowie in den für die Naherholung bedeutsamen Grünanlagen. Diese Belastungen wirken aber nur vorübergehend und werden soweit wie möglich vermindert.

Die hohen Lärmschutzwände stellen sowohl für das Ortsbild, als auch für die einzelnen betroffenen Anwohner eine erhebliche Belastung dar, da sie unmittelbar die Sicht einschränken und Beklemmungswirkungen hervorrufen können. Dagegen senken sie jedoch den Lärmpegel für die Anwohner in erheblichem Maße, und zwar auch in Bezug auf die gegenwärtige Situation ohne Ausbau der Trasse. Insgesamt ist daher von einer Verbesserung der Lärmsituation gegenüber dem Bestand und somit von einer positiven Wirkung auszugehen.

Die Vorbelastung durch Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr wird zum Teil wesentlich erhöht und die zulässigen Anhaltswerte werden voraussichtlich an einigen Immissionsorten nicht eingehalten. Da die eingesetzten Maßnahmen an der Bahnstrecke oder auf dem Ausbreitungsweg nicht alle Schutzfälle lösen können, wird nach Beendigung der Bauarbeiten messtechnisch die tatsächliche Belastung durch Erschütterungsimmissionen bestimmt. Auf diese Messungen aufbauend wird bestimmt, an welchen Gebäuden baulicher Erschütterungsschutz möglich und sinnvoll ist. Wo er nicht sinnvoll ist, besteht dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung.

In der Gesamtbetrachtung aller Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach UVPG sind die nach den getroffenen Schutzmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm, durch die Inanspruchnahme von Boden und durch Eingriffe in die Landschaft gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Verbesserung des Schienenverkehrs als nachrangig zu werten. Den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie den Artenschutzbelangen wird insbesondere durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen angemessen Rechnung getragen. Auch diese Belange sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden. Diejenigen Eingriffe, die als unvermeidbar akzeptiert werden müssen, sind von der Vorhabenträgerin auszugleichen. Dieser Ausgleich ist vorliegend verpflichtend planfestgestellt worden.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Vorhabenträgerin alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft hat, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich zu halten. Die planerischen Ziele ließen sich bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht realisieren. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegt das Interesse der Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums und deren Interesse, dass Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke unterbleiben. Die Interessen der Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse der Allgemeinheit an der Verwirklichung des Vorhabens im planfestgestellten Umfang zurückzustehen. Dem Antrag auf Zulassung des Vorhabens wird damit nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprochen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 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.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch *den Planfeststellungsbeschluss* Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Essen

Essen, den 18.12.2025

Az. 541ppo/003-4052#012

EVH-Nr. 3270436

Im Auftrag

Kohlmann

(Dienstsiegel)