



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 06.03.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Stadtrat	12.03.2020	beschließend

Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den dreigleisigen Ausbau der Strecke "ABS 46/2 Oberhausen Hbf - Emmerich - Grenze D/NL", Planfeststellungsabschnitt 1.4 Voerde Planfeststellungsbeschluss vom 25.11.2019

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) nimmt den Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt 1.4 Voerde vom 25.11.2019 zur Kenntnis.

alternativ:

2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) nimmt den Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt 1.4 Voerde vom 25.11.2019 zur Kenntnis und beauftragt den Bürgermeister, gegen die ersatzlose Beseitigung des Bahnübergangs Schwanenstraße Klage zu erheben.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Aufgrund der Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sind die finanziellen Auswirkungen noch nicht absehbar. Gegebenenfalls liegen bis zur Sonderratssitzung neuere Erkenntnisse vor.

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.		

<<16/1099 DS Planfeststellungsverfahren nac>> <<SachTextBeginn>>

I. Sachdarstellung:

Die DB Netz AG hat im November 2011 eine Entscheidung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW) für das Vorhaben „Dreigleisiger Ausbau der Strecke ABS 46/2 Oberhausen Hbf - Emmerich - Grenze NL, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.4“ bei dem hierfür zuständigen Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Essen (EBA) beantragt.

Gegenstand des vorliegenden Bauvorhabens ist der Bau eines zusätzlichen dritten Gleises parallel zur vorhandenen Eisenbahnstrecke 2270 mit den notwendigen Folgemaßnahmen. Neben dem Bau des in diesem Abschnitt bahnrechten dritten Streckengleises ist u. a. auch vorgesehen, die Bahnübergänge „Schwanenstraße“ und „Grenzstraße“ zu beseitigen, den Bahnübergang „Grenz-

straße“ durch ein neues Unterführungsbauwerk für Fußgänger und Radfahrer zu ersetzen sowie den Haltepunkt Voerde umzubauen.

Auf Veranlassung der Bezirksregierung Düsseldorf haben die Planunterlagen zu dem Vorhaben vom 22.10.2012 bis 21.11.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht im Rathaus der Stadt Voerde während der Dienststunden ausgelegt. Einwendungen konnten bis zum 05.12.2012 abgegeben werden. Die Einwendungen und die Stellungnahme der Stadt Voerde wurden vom Rat in der Sitzung am 22.11.2012 (Drucksache Nr. 563 / 1. Ergänzung zur Drucksache Nr. 563) beschlossen und der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 04.12.2012 übersandt. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 18. und 19. November 2015 in der Kathrin-Türks-Halle in Dinslaken erörtert. Über die Erörterung hat die Bezirksregierung Düsseldorf eine Niederschrift erstellt.

Die durch die Ergebnisse des Erörterungstermins und der weiteren Abstimmungsgespräche nach der Offenlage erfolgten Planänderungen wurden von der Vorhabenträgerin in einem 1. Deckblatt zusammengefasst und mit Schreiben vom 11.04.2016 dem EBA vorgelegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 19.05.2016 der Bezirksregierung Düsseldorf die Deckblattunterlagen zugesandt. Die Deckblattunterlagen haben im Rathaus der Stadt Voerde in der Zeit vom 07.11.2016 bis einschließlich 06.12.2016 ausgelegt. Ein Erörterungstermin zum 1. Deckblatt hat nicht stattgefunden. Mit Drucksache Nr. 522 wurde der Bürgermeister beauftragt, zu dem im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Planfeststellungsabschnitt 1.4 seitens der Vorhabenträgerin vorgelegten Deckblatt im Sinne der bisher von der Stadt Voerde abgegebenen Einwendungen Stellung zu nehmen. Die Einwendungen und die Stellungnahme wurden der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 16.12.2016 übersandt. Der Rat wurde hierüber in Kenntnis gesetzt (siehe Drucksache Nr. 543).

Auf Grund der anfänglich unzureichenden Befassung der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit der Sicherheit an der Strecke haben sich die Feuerwehren bereits im Jahr 2010 auf ein gemeinsames Sicherheitskonzept verständigt, damit wegen der länderübergreifend vergleichbaren Gefahrenlage entlang der ganzen Strecke mit einheitlichen Forderungen gegenüber dem Vorhabenträger operiert werden konnte. Das Sicherheitskonzept stützt sich im Wesentlichen auf die Untersuchungen und Maßnahmen, die in den Niederlanden beim Bau der "Betuwe-Linie" durchgeführt bzw. umgesetzt wurden. Dieses Grundlagenpapier haben sich die Kommunen im weiteren Verlauf der Planfeststellungsverfahren zu Eigen gemacht und in den jeweiligen Stellungnahmen und Einwendungen vorgetragen.

Das EBA als Planfeststellungsbehörde hat der DB AG als Vorhabenträgerin mit Datum vom 24.09.2015 im ersten Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 Oberhausen eine Überarbeitung und Ergänzung des Sicherheitskonzeptes mit Blick auf die Löschwasserversorgung sowie die Zuwegungen und die Zugänglichkeit der Strecke aufgegeben. Unter anderem wurde die Auflage erteilt, eine durchgehende Löschwasserversorgung sicherzustellen und den Nachweis zu erbringen, dass an jedem beliebigen Punkt im Abstand von 300 m eine Löschwasserversorgung von 96 m³/h, ggf. auch durch mehrere Entnahmestellen zusammengesetzt, sichergestellt ist.

Daraufhin wurde mit den Anrainerkommunen und den Feuerwehren nach Erstellung eines Notfall- und Streckensicherheitskonzeptes für die komplette Strecke der Ausbaustrecke 46/2 (ABS 46/2) eine einvernehmliche Lösung erzielt und durch die DB Netz AG mit Schreiben vom 21.12.2017 ein 2. Deckblatt vorgelegt. Das Notfall- und Sicherheitskonzept wurde im 2. Deckblatt des Planfeststellungsabschnitts 1.4 eingearbeitet.

Durch die Anhörungsbehörde erfolgte am 06.09.2018 eine direkte Beteiligung der Einwender, welche durch die Planung des 2. Deckblattes erstmals oder stärker betroffen waren. Die Einwendungsfrist endete am 24.09.2018.

Der Rat der Stadt Voerde stimmte dem in der Drucksache Nr. 16/764 dargestellten Konsens zum modifizierten Notfall- und Streckensicherheitskonzept für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld, vorbehaltlich der dauerhaften Kostenübernahme (Finanzierung) für die sich aus dem Konzept ergebenden Sicherheitsmaßnahmen durch das Land NRW, in der Sitzung am 03.07.2018 zu.

Mit Schreiben vom 03.12.2018 hat die Vorhabenträgerin das Verfahren für das 3. Deckblatt eingeleitet und dem Eisenbahnbundesamt vorgelegt. Das 3. Deckblatt beinhaltet den „Lückenschluss“ an der Grenzstraße. Dabei wurde der durch eine private Bauherrengemeinschaft geplante und finanzierte Lärmschutzwall bahnrechts zwischen km 20,525 bis km 21,000 bei der Planung des dreigleisigen Ausbaus als Bestandsbauwerk berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung für den Bereich durchgeführt. Als Ergebnis hat die Vorhabenträgerin eine weitere Schallschutzwand, mit einer Überstandslänge von 20 Meter in den PFA 2.1 Friedrichsfeld, vorgesehen, die auch in die entsprechenden Planunterlagen zum PFA 2.1 eingeflossen sind.

Die Offenlage der Planunterlagen erfolgte in der Zeit vom 18.03.2019 bis 17.04.2019. Die Planunterlagen lagen zur allgemeinen Einsichtnahme im Rathaus der Stadt Voerde aus. Aufgrund der positiven Umsetzung bestanden hierzu seitens der Stadt Voerde keine Bedenken.

Im gesamten Verfahrensablauf wurden zahlreiche Abstimmungsgespräche seitens der Stadt Voerde mit der Vorhabenträgerin, u.a. zu den Punkten Lärmschutz, Lärmschutzgestaltung und dem Notfall- und Sicherheitskonzept geführt, die zum Teil in den Planfeststellungsbeschluss eingeflossen sind. Über die noch offenen Punkte, die im Planfeststellungsbeschluss nicht näher geregelt sind, fand am 05.03.2020 mit der Vorhabenträgerin ein Gespräch statt. Die Inhalte des Planfeststellungsbeschlusses und der am 05.03.2020 mit der DB Netz AG getroffenen Abstimmungen, werden nachfolgend anhand ihres Schwerpunktes dargestellt:

Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen zur Beseitigung des Bahnübergangs Schwanenstraße

Der Rat der Stadt Voerde hat den Bürgermeister in seiner Sitzung am 24.03.2010 beauftragt, sich in dem kommenden Planfeststellungsverfahren für einen Ersatz des Bahnübergangs Schwanenstraße durch eine Straßenunterführung einzusetzen. Diese Forderung ist in die Stellungnahme der der Stadt Voerde vom 04.12.2012 eingeflossen.

Die Forderung nach Beibehaltung des Bahnübergangs Schwanenstraße wird im Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen. Nach Auffassung des EBA ist die ersatzlose Beseitigung des Bahnübergangs Schwanenstraße nach Abwägung aller Belange zuzulassen. Das Einvernehmen der Stadt Voerde gemäß § 36 BauGB ist hierzu nicht erforderlich. Bei Planfeststellungsverfahren für Bahnübergangsmaßnahmen handelt es sich um Vorhaben von überörtlicher Bedeutung im Sinne von § 38 BauGB. Es bedarf keines Einvernehmens mit der Gemeinde, da § 36 BauGB nicht anwendbar ist (vgl. Urt. des Hessischen VGH vom 12.06.2012, Az.: 2 C 165/11.T).

Zur Klärung der Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz und den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Strä) und der damit verbundenen Zusage der Landesregierung zu einer vollständigen Übernahme des kommunalen Kostendrittels an den Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Linie wurde eine schriftliche Anfrage an das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen am 11.02.2020 gestellt. Diese bezieht sich darauf, ob durch die Neufassung des § 13 Abs. 2 EKrG durch das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich der kommunale Kostenanteil auch bei bereits geplanten Kreuzungsmaßnahmen wegfällt. Leider liegt der Stadt Voerde noch keine Antwort zum Sachverhalt vor.

Lärmschutz

Bis auf den Lückenschluss des Lärmschutzes im Bereich des Bahnübergangs Grenzstraße, die im Rahmen des 3. Deckblattverfahren in die Planungen der Vorhabenträgerin aufgenommen wurden, erhält die Stadt keinen zusätzlichen Lärmschutz. Die Forderungen auf zusätzlichen Lärmschutz im Bereich der Streusiedlungen südlich der „Rahmstraße“ (bahnrechts) und im Bereich „Im Hörsken“, nördlich „Hammweg“ (bahnrechts) wurden zurückgewiesen.

Das seitens der Stadt Voerde erarbeitete Gestaltungsleitbild, welches in zahlreichen Gesprächsterminen mit der Vorhabenträgerin abgestimmt und dem Eisenbahnbundesamt als zusätzliches Abwägungsmaterial übersandt wurde, ist im Planfeststellungsbeschluss nicht berücksichtigt worden.

Zu der Gestaltung des Lärmschutzes werden im Planfeststellungsbeschluss nur grundsätzliche Kriterien, wie z.B. Wandhöhe, Wandlänge und der Standort einer Lärmschutzwand geregelt. Festlegungen zur Ausführung der Lärmschutzeinrichtungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Die Gestaltung, wie z.B. Transparenz, Materialwahl oder in welchen Bereichen eine Begrünung der Lärmschutzwände erfolgen wird, werden grundsätzlich laut Planfeststellungsbeschluss in der Ausführungsplanung geregelt. Eine entsprechende Zusage ist im Planfeststellungsbeschluss unter A.5.8 aufgenommen worden.

Entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss werden die Höhen der Lärmschutzwände, mit Ausnahme einer 12 m langen Erhöhung auf 3,50 m im Anschlussbereich der Weichenheizstation Bahn Kilometer 19,746 (bahnlinks), wie in der Ursprungsplanung der Vorhabenträgerin dargestellt, festgesetzt.

Dies bedeutet, dass das abgestimmte Gestaltungskonzept, welches in den Bereichen der Bahnquerungen und des Haltepunktes Voerde eine transparente Gestaltung des Lärmschutzes vorsieht, so nicht umgesetzt werden kann, da zum Teil eine Erhöhung der Lärmschutzwand erforderlich würde.

Die Vertreter der DB Netz AG haben am 05.03.2020 nochmals zugesichert, dass es bezüglich des Einsatzes der transparenten Elemente bei den bereits abgestimmten Gestaltungen verbleiben soll. Aufgrund der damit verbundenen erforderlichen Erhöhung der Lärmschutzwände im Einzelfall, wie auch im Bereich des Haltepunktes Voerde, soll ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden.

Erschütterungsschutz

Die Stadt Voerde hat mit ihren Einwendungen insbesondere gerügt, dass das Erschütterungsgutachten nicht nachvollziehbar ist. Die Bedenken gegen das vorliegende Erschütterungsgutachten wurden im Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen. Der Forderung der Stadt nach Erstellung eines zusätzlichen Erschütterungsgutachtens wird jedoch durch den Planfeststellungsbeschluss Rechnung getragen. Hiernach wird das Eisenbahn-Bundesamt nach Inbetriebnahme des dritten Gleises in einem Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss über weitere Maßnahmen zum Erschütterungsschutz entscheiden. Die Vorhabenträgerin hat ab dem sechsten Monat bis spätestens zum Ende des zwölften Monats nach der Inbetriebnahme der Strecke an allen repräsentativen Immissionsorten Erschütterungsmessungen durchzuführen.

Als Maßstab gilt hierbei:

Erfassung aller in einem Abstand von bis zu 60 m zur Achse des zukünftig nächstgelegenen Gleises befindlichen Gebäude und Auswahl von mindestens einem Drittel dieser Gebäude als repräsentative Messpunkte, wobei alle in einem Abstand von bis zu 20 m zur Achse des nächstgelegenen Gleises befindlichen Gebäude gewählt werden müssen. Dies schließt die städtischen Objekte „Otto-Willmann-Schule“ am Sternbuschweg und die „Förderschule Kreis Wesel Janusz-Korczak“ am Peerdsbuschweg ein.

Entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss sind Vorkehrungen gegen Erschütterung mittels besohlter Schwellen oder der Unterschottermatten im Trog in folgenden Bereichen vorzusehen:

von [km]	bis [km]	Lage	Maßnahme
16,394	16,430	bahnrechtes neues Gleis	Unterschottermatte im Trog. Überstandslänge aus dem PFA 1.3
16,430	16,630	bahnrechtes neues Gleis	Schwellenbesohlung Überstandslänge aus dem PFA 1.3
16,394	16,500	bahnlinkes Gleis	Schwellenbesohlung Überstandslänge aus dem PFA 1.3
16,394	16,500	mittleres Gleis	Schwellenbesohlung Überstandslänge aus dem PFA 1.3
17,650	18,700	bahnrechtes neues Gleis	Schwellenbesohlung
17,650	19,320	bahnlinkes Gleis	Schwellenbesohlung
17,720	18,790	mittleres Gleis	Schwellenbesohlung
18,700	19,320	bahnrechtes neues Gleis	Unterschottermatte im Trog
19,710	20,140	bahnrechtes neues Gleis	Schwellenbesohlung
19,710	20,140	bahnlinkes Gleis	Schwellenbesohlung
19,850	20,140	mittleres Gleis	Schwellenbesohlung

Die Vertreter der DB Netz AG haben am 05.03.2020 zugesagt, eine Erschütterungsmessung vor Beginn der Baumaßnahme an der Otto-Willmann-Schule zur Beweissicherung durchzuführen.

Notfall- und Streckensicherheit

Der Rat der Stadt Voerde hatte dem in der Drucksache Nr. 16/764 dargestellten Konsens zum modifizierten Notfall- und Streckensicherheitskonzept für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld, vorbehaltlich der dauerhaften Kostenübernahme (Finanzierung) für die sich aus dem Konzept ergebenden Sicherheitsmaßnahmen durch das Land NRW, in seiner Sitzung am 03.07.2018 zugestimmt.

Im Planfeststellungsbeschluss wurden verschiedene Zusagen der Vorhabenträgerin zum Notfall- und Sicherheitskonzept aufgenommen, die sich aufgrund durchgeführter Abstimmungsgespräche zwischen der DB Netz AG und der Feuerwehr ergeben haben. Hierbei handelt es sich u.a. um die Zusage bezüglich des Verzichtes zur Umsetzung der Wendeanlage „Alnwicker Ring“ und der Zusage die Anlage 3.3 (Baustraßen und Zuwegungen für Rettungseinsätze während der Bauphase) der Planunterlagen entsprechend der Forderung der Feuerwehr, die Rettungswege andersfarbig hervorzuheben. Die Stadt Voerde hat die Vorhabenträgerin darauf hingewiesen, dass die Entnahmestelle für das HFS-System in dieser Anlage falsch dargestellt ist, und entsprechend der Erläuterung zum Notfall- und Sicherheitskonzeptes am Tenderingssee Höhe Schwanenstraße zu ändern ist. Weiterhin hat sich Klärungsbedarf zur Rettungszufahrt und der Wendeanlage an der Kronprinzenstraße ergeben, da im Planfeststellungsbeschluss eine Zusage der Vorhabenträgerin aufgenommen wurde, den hier geplanten Rettungsweg von der bahnlinken auf die bahnrechte Seite zu verlegen

Die Forderung bezüglich der Ersatz-/bzw. Unterhaltungskosten ist über eine grundsätzliche Zusage hinaus weiterhin nicht geklärt, sodass entsprechend im Planfeststellungsbeschlusses darauf verwiesen wird, dass dies zwischen den Anrainerkommunen und dem Land NRW noch zu klären ist.

Die Vertreter der DB Netz AG haben am 05.03.2020 zugesagt, den vorgenannten Sachverhalt zur Kronprinzenstraße zu klären und weitere Abstimmungsergebnisse, u.a. zur Zufahrt im Bereich des Kommunalfriedhofes und der Versetzung des HFS-Brunnens am Park & Ride Parkplatzes am Haltepunkt Voerde im Rahmen eines Planänderungsverfahrens umzusetzen.

II. **Rechtliche Einschätzung durch Fachbereich Rechtsservice:**

Bahnübergang Schwanenstraße

1.1 Einwendungen der Stadt

Bezüglich des Bahnübergangs Schwanenstraße wurde durch die Stadt Voerde im Wege von Einwendungen geltend gemacht, dass durch dessen Wegfall die städtebauliche Entwicklung eingeschränkt werde. Allerdings wurden die Verkehrsprobleme, die aus einer Schließung folgen, durch die Stadt als lösbar angesehen. Es wurde weiter geltend gemacht, es würde sich eine nicht hinzunehmende Trennung der Ortsteile ergeben. Auch wurde gegen eine Schließung mit einer Verlängerung der Anfahrtswege für die Feuerwehr argumentiert, soweit eine Überflutungssituation bezüglich der Bahnunterführung Steinstraße eintritt. Die Einwendungen wurden dann mit Schreiben vom 29.01.2018 und 14.03.2019 vertieft. Es wurde ergänzend vorgetragen, dass die Schwanenstraße als Schulweg benötigt werde. Auch bestünde die Möglichkeit, am Siedlungsrand Wohnbauflächen auszuweisen. Mit der Einwendung vom 14.03.2019 wurde noch geltend gemacht, dass sich die Hilfsfristen des Rettungsbedarfsplanes durch eine Schließung des Bahnübergangs Schwanenstraße verändern würden.

1.2 Würdigung in dem Planfeststellungsbeschluss

Den Argumenten der Stadt wird in dem Planfeststellungsbeschluss entgegen gehalten, dass der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem nicht geschützt sei (S. 188). Für die Schließung des Bahnübergangs sprächen durchschlagend die gesetzlichen Ziele des § 1 Abs. 1 AEG sowie des § 3 Abs. 1 EKrG. Danach sei ein sicherer Betrieb der Eisenbahn zu gewährleisten. Bestehende Kreuzungen seien, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, entweder 1. zu beseitigen, 2. durch bauliche Maßnahmen zu entlasten oder 3. durch Überführungen zu ersetzen. Vorliegend ergäbe sich aus der Erhöhung des Zugverkehrs um 131 Züge oder 60,93 % die Notwendigkeit der Beseitigung der Bahnübergänge. Bezüglich des Argumentes einer möglichen Überflutungssituation in der Bahnunterführung Steinstraße wird argumentiert, dass die zusätzlich benötigte Anfahrtszeit letztlich nicht ins Gewicht falle. Die zusätzliche Anfahrtszeit betrage vier Minuten, soweit sie über die Rahmstraße erfolge. Am Bahnübergang Schwanenstraße sei auch sehr oft mit geschlossenen Schranken zu rechnen. Damit könne die Fahrt über den Bahnübergang Schwanenstraße regelmäßig gleich lang oder sogar länger dauern als die Fahrt über die Rahmstraße. Bezüglich des Schulweges wird dahingehend argumentiert, dass die Fußgängerunterführung Prinzenstraße und die Straßenunterführung Steinstraße besser geeignet seien, da diese Unterführungen deutlich näher an beiden Standorten liegen. Dasselbe gelte für den Standort des Kindergartens. Des Weiteren wird ausgeführt, dass für geplante neue Wohngebiete im Stadtgebiet genügend anderweitige Kreuzungsmöglichkeiten zur Verfügung stünden (S. 266). Bezüglich des Rettungsbedarfsplans wird ausgeführt, dass die Schließung des Bahnübergangs Schwanenstraße in dem neuen Rettungsdienstbedarfsplan berücksichtigt werden könne (S. 266).

1.3 Juristische Bewertung

Bezüglich der juristischen Bewertung der Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses ist zunächst festzuhalten, dass ganz generell eine sehr restriktive Tendenz der Rechtsprechung besteht, was die Bejahung gemeindlicher Abwehrrechte gegen eine das Gemeindegebiet betreffende überörtliche Planfeststellung betrifft. Unter dem Gesichtspunkt der Beeinträchtigungen des Straßennetzes wird eine Verletzung des Selbstverwaltungsrechts der Gemeinde nur dann angenommen, wenn dessen Funktionsfähigkeit in Frage gestellt werden würde. Dies wäre z. B. dann der Fall, wenn der durch eine Sperrung betroffene Verkehr nicht durch einen verbleibenden Bahnübergang aufgenommen werden könnte (OVG Magdeburg, Urt. v. 27.06.2019 – 1 K 126/17 -, Rn. 72). Insofern kommt eine Verletzung des Selbstverwaltungsrechts der Stadt Voerde nicht in Betracht, da keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, dass die übrigen Verkehrsverbindungen für den zu-

sätzlichen Verkehr nicht ausreichend sind. Dies wurde auch mit den Einwendungen nicht geltend gemacht.

Planungen, die erst in der Zukunft liegen und bei denen eine Öffentlichkeitsbeteiligung noch nicht durchgeführt wurde, sind im Regelfall ebenfalls nicht geeignet, der Gemeinde eine wehrfähige Rechtsposition mit Bezug auf eine überörtliche Planfeststellung zu vermitteln. Insofern ist auch der allgemeine Verweis der Stadt auf die Beeinträchtigung zukünftiger Planungsmöglichkeiten nicht geeignet, ein Abwehrrecht gegen die Planfeststellung zu begründen.

Für eine Beeinträchtigung der Planungshoheit reicht es auch nicht aus, dass durch die Schließung eines Bahnübergangs Umwege für Gemeindeeinwohner entstehen. Die Gemeinde kann insofern nicht stellvertretend deren Rechte geltend machen (BVerwG, Urt. v. 10.12.2008 – 9 A 19/08, Rn. 29). Die Gemeinde, die sich auf eine Verletzung der Planungshoheit beruft, muss konkret darlegen, inwieweit sich eine Beeinträchtigung der zukünftigen Entwicklung bzw. ihrer Planungen ergibt. Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit liegt daher nur dann vor, wenn das Vorhaben nachhaltig eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde stören oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entziehen würde (BVerwG, Urt. v. 06.11.2013 – 9 A 9/12; BVerwG, Urt. v. 30.05.2012 – 9 A 35/10). Unter „nachhaltigen Störungen“ der gemeindlichen Planung sind unmittelbare Auswirkungen gewichtiger Art auf die Planung zu verstehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 11.05.1984 – 4 C 83/80). Die Planung muss gänzlich verhindert oder doch grundlegend behindert werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 26/94). Auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde muss die Fachplanungsbehörde abwägend dergestalt Rücksicht nehmen, dass durch die Fachplanung von der Gemeinde konkret in Betracht gezogener Städte bauliche Planungsmöglichkeiten nicht „unnötigerweise“ verbaut werden (BVerwG, Urt. v. 15.12.2016 – 4 A 4/15).

Nachweise für eine Verhinderung oder grundlegende Behinderung zukünftiger Planungen oder der Entwicklung der Stadt durch die Schließung des Bahnübergangs Schwanenstraße sind nicht gegeben. Ob bei einer Ausweisung zusätzlicher Bauflächen die schlechtere Erreichbarkeit bestimmter Ortsteile in Voerde Erwerber von Baugrundstücken davon abhalten würde, ihre Kaufabsichten zu verwirklichen, dürfte eher spekulativ sein. Umwege für die Gemeindebürger reichen – wie bereits ausgeführt – für eine Beeinträchtigung der Planungshoheit allein nicht aus. Soweit es um eine grundlegende Behinderung der zukünftigen Entwicklung geht, müsste die Stadt dies in einem Gerichtsverfahren belegen können und würde allein der Vortrag entsprechender Befürchtungen nicht ausreichen (vgl. BVerwG, B. v. 18.3.2008 – 9 VR 5/07, Rn. 8). Selbst bei einer nachhaltigen Beeinträchtigung wären entsprechende Belange auch im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar.

Soweit es um die Belange des örtlichen Brandschutzes durch entstehende Umwege geht, besteht zwar auf der Grundlage der gemeindlichen Selbstverwaltungsgarantie kein Recht auf Schaffung der baulichen Voraussetzungen für ein bestimmtes Rettungs- und Sicherheitskonzept. Die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde darf der Gemeinde aber die Erfüllung der genannten Selbstverwaltungsaufgabe nicht unmöglich machen oder wesentlich erschweren (BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 11.15; BVerwG, Urt. v. 28.02.2019 – 3 A 4/16, Rn. 33). Vor dem Hintergrund, dass der geltend gemachte Umweg bei einer Überflutung der Bahnunterführung Steinstraße nur in dem Fall gegeben ist, dass eine (nicht für längere Zeiträume zu erwartende und nur bei außergewöhnlichen Starkregenereignissen eintretende) Überschwemmungssituation gegeben ist und auch der Ortsteil Möllen über eine eigene freiwillige Feuerwehrwache verfügt, dürfte eine wesentliche Erschwerung der Aufgaben der Feuerwehr durch die Schließung des Bahnübergangs Schwanenstraße nicht gegeben sein. Hierfür spricht auch das von der Planfeststellungsbehörde herangezogene Argument, dass zukünftig mit erheblich vergrößerten Schrankenschließungszeiten zu rechnen ist, so dass sich der Vorteil aus der Beibehaltung des Bahnübergangs Schwanenstraße, bezogen auf den Nutzen für die Feuerwehr, erheblich relativiert. Letztlich lehnt die Rechtsprechung selbst in dem Fall, dass sich in Einzelfällen die Hilfsfristen für den Rettungsdienst verlängern, einen Anspruch auf Abhilfemaßnahmen im Rahmen der Planfeststellung ab. Sie verweist darauf,

dass die Standortwahl für die Rettungsmittel angepasst werden könne (BVerwG, Urt. vom 8.9.2016 – 3 A 5/15, Rn. 112).

Rechte der Stadt Voerde würden auch dann nicht verletzt, wenn bei der Beurteilung von einem unrichtigen Sachverhalt bezüglich der Entfernung der nächsten Kreuzungsmöglichkeiten für Fußgänger oder PKW ausgegangen worden wäre. Die durch die Schließung eines Bahnüberganges entstehenden Umwege berühren keine Abwägungsbelange, auf die sich die Stadt berufen könnte (BVerwG, Urt. vom 10.12.2008 – 9 A 19/08). Abwägungsfehler könnte sie aber nur dann rügen, wenn ihre eigenen Belange fehlerhaft abgewogen worden wären.

Auch unter dem Aspekt des interkommunalen Gleichbehandlungsgebots ergibt sich kein Anspruch auf Errichtung einer Überführung für den wegfallenden Bahnübergang Schwanenstr. Zunächst wird der gerade genannte Grundsatz größtenteils nur herangezogen, wenn es um die Gleichbehandlung bei der Finanzausstattung der Gemeinden geht (Maunz/Dürig, Grundgesetz-Kommentar, Stand: 88. EL August 2019, Art. 28 Abs. 2 GG Rn. 173). Selbst wenn an anderer Stelle Bahnüberführungen entgegen den Vorgaben des § 3 EkrG errichtet worden wären, verneint die Rechtsprechung auch einen Anspruch auf Gleichbehandlung im „Unrecht“. Eine Überführung darf nur dann planfestgestellt werden, wenn hierfür ein Bedarf im Sinne des § 3 EkrG vorliegt (OVG NRW, Urt. vom 9.12.2010 – 20 D 28/09.AK). Soweit ein anderer Bahnübergang in erreichbarer Entfernung liegt, kommt die Beseitigung eines bestehenden Bahnübergangs in Betracht (Marschall/Schweinsberg, EkrG, 6. Aufl. 2018, § 3 EkrG Rn. 74 f.). Bezüglich des Wegfalls eines Bahnübergangs in einer anderen Kommune ist nur exemplarisch auf den Bahnübergang an der Holteiner Str. in Dinslaken zu verweisen (ähnlich auch Hühnerstr. und Sternstr. in Oberhausen). Der Bahnübergang wurde geschlossen, wobei ersatzweise nur eine Überführung für Fußgänger und Radfahrer errichtet wird. Dass bezüglich anderer Kommunen (jedenfalls was den PKW Verkehr betrifft) grundsätzlich anders als in Voerde vorgegangen wurde, ist also nicht erkennbar. Letztlich setzt ein Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz auch immer voraus, dass ein vergleichbarer Sachverhalt gegeben ist. Angesichts der jeweils unterschiedlichen Abstände zu den nächsten Über- oder Unterführungen in den betroffenen Kommunen ist ein solcher Fall eher theoretisch.

Insgesamt muss daher leider festgehalten werden, dass – auch vor dem Hintergrund, dass eine Gemeinde nicht stellvertretend die Rechte ihrer Bürger wahrnehmen kann – aus der Schließung des Bahnübergangs Schwanenstraße keine Verletzung des Selbstverwaltungsrechts der Stadt Voerde folgt.

Gestaltung des Lärmschutzes

2.1 Einwendungen der Stadt

Es wurde gefordert, an dafür geeigneten Stellen statt der Lärmschutzwände Lärmschutzwälle vorzusehen. Dies wurde mit deren besserer Einfügung in das Orts- und Landschaftsbild begründet. Des Weiteren wurde die Verwendung von Gabionenwänden anstelle von Aluminiumwänden gefordert. Diese sollten durchgehend begrünt und an wichtigen Kreuzungspunkten transparent gestaltet werden.

2.2 Würdigung in dem Planfeststellungsbeschluss

Die Forderung nach der Errichtung von Lärmschutzwällen statt der vorgesehenen Lärmschutzwände wurde durch den Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen. Dies wurde mit dem damit verbundenen größeren Eingriff in das Grundeigentum der Anlieger begründet. Auch die Forderung bezüglich eines Verbotes von Aluminiumwänden sowie der Regelung von Auflagen bezüglich der Gestaltung der Lärmschutzwände wurde zurückgewiesen. Dies wurde damit begründet, dass der Planfeststellungsbeschluss nur grundsätzliche Kriterien festlegt. Festlegungen zur Ausführung der Lärmschutzeinrichtungen (z. B. transparent o. undurchsichtig) sowie Materialfragen (z. B. Beton, Holz o. Aluminium, Gabionenwände) seien nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses (S. 256). Sie würden erst in der Ausführungsplanung geregelt, wobei die Vorhabenträgerin zugesichert

habe, sich in der weiteren Planungsphase bezüglich der Gestaltung der Lärmschutzwände mit der Stadt Voerde abzustimmen.

Die Vertreter der DB Netz AG haben am 5.3.2020 insofern nochmals zugesichert, dass es bezüglich des Einsatzes der transparenten Elemente bei den bereits abgestimmten Gestaltungen verbleiben soll und insoweit bezüglich an einzelnen Stellen gegenüber der Planfeststellung erforderlicher größerer Höhen der Lärmschutzwände (auch im Haltepunktbereich) ein Planänderungsverfahren erfolgen soll.

2.3 Rechtliche Bewertung

Bezüglich der Vorgaben, die sich aus dem den Gemeinden zustehenden Selbstgestaltungsrecht im Hinblick auf eine überörtliche Planfeststellung ableiten lassen, hat das BVerwG in seiner Entscheidung vom 30.05.2012 – 9 A 35/10 folgendes ausgeführt:

„Auch mit ihrem Einwand, die geplante Trasse führe zu einer Zerschneidung des Ortes und einer Beeinträchtigung des Ortsbildes, vermag die Klägerin zu 1.) einen Abwägungsfehler nicht zu begründen. Der Sache nach macht sie damit geltend, in ihrem sogenannten Selbstgestaltungsrecht beeinträchtigt zu sein. Abwehrensprüche erwachsen aus diesem in den Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG fallenden Recht allenfalls dann, wenn die Gemeinde durch solche Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken. Es ist zweifelhaft, ob die Planung der Beklagten diese Erheblichkeitsschwelle erreicht. Die Ortslage der Klägerin zu 1.) wird bereits heute durch die vorhandene Eisenbahntrasse nachhaltig geprägt... Ob diese zusätzlichen Auswirkungen auf das Ortsbild angesichts der bereits jetzt ortsbildprägenden Eisenbahntrasse genügen, um von einer nachhaltigen Einwirkung auf das Gemeindegebiet auszugehen wird, bedarf keiner abschließenden Entscheidung, denn aus der Abwägearheblichkeit folgt nicht, dass sich der Belang in der Abwägung tatsächlich durchsetzt. Er kann überwunden werden, da es der Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Abwägungsgebotes unter dem Vorbehalt der Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit unbenommen bleibt, gegenläufigen Belangen den Vorrang einzuräumen. Die Planfeststellungsbehörde hat die mit den Lärmschutzwänden einhergehenden Beeinträchtigungen des Ortsbildes gesehen, diesen angesichts der Vorzüge der Trassenbündelung einerseits und der Vorbelastung des Ortsbildes und der Entwicklungsmöglichkeiten der Ortslage andererseits nicht den Vorrang eingeräumt. Dies lässt einen Abwägungsfehler nicht erkennen.“

Es ist damit im Regelfall zulässig, die gemeindlichen Belange des Ortsbildes gegenüber dem Interesse an der Realisierung von Lärmschutz zurückzustellen. Im vorliegenden Verfahren hat die Planfeststellungsbehörde die Frage der Gestaltung der Lärmschutzwände auch ausdrücklich aus der Planfeststellungsentscheidung ausgenommen. Eine Verletzung des Selbstgestaltungsrechts wäre damit nur dann gegeben, wenn sich auch im Rahmen der Ausführungsplanung der Lärmschutzwände keine Lösung finden lassen könnte, die die gemeindlichen Rechte wahrt. Insofern erscheint es äußerst zweifelhaft, ob man bei einer teilweisen Begrünung der Lärmschutzwände sowie der Verwendung von transparenten Elementen noch zu dem Ergebnis einer Rechtsverletzung der Stadt kommen könnte. Es erscheint insofern eher fernliegend, dass sämtliche Gestaltungsmöglichkeiten bezüglich der Lärmschutzwände nicht geeignet sind, unter Berücksichtigung der für das Vorhaben sprechenden Belange, zu einer ausgewogenen Planungsentscheidung zu gelangen.

Im Zusammenhang mit der Verlagerung der Frage der Gestaltung des Lärmschutzes auf die Phase der Ausführungsplanung fragt es sich, ob eine solche Regelung zulässig ist. Diesbezüglich gilt, dass der Vorhabenträger nicht verpflichtet ist, dem Plan bereits eine vollständig ausgearbeitete Detailplanung zur Bauausführung beizufügen. Vielmehr reicht es aus, wenn die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren prüft, ob der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Vorgaben dadurch gewährleistet, dass sie dem Vorhabenträger die Vorlage der Ausführungsplanung

rungsplanung vor Baubeginn zur Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde aufgibt (BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – 9 A 8/10, Rn. 21).

Es besteht damit kein Anspruch darauf, dass Regelungen bezüglich der optischen Gestaltung der Lärmschutzwände bereits in der Planfeststellungsentscheidung getroffen werden. Allerdings erscheint es problematisch, dass eine Genehmigung der Ausführungsplanung – soweit ersichtlich – im Planfeststellungsbeschluss nicht vorgesehen ist. Diesbezüglich wird in der Rechtsprechung allerdings vertreten, dass betreffend die notwendige Abstimmung von Hoheitsträgern eine Regelung in der Planfeststellung nur dann erforderlich sei, wenn ernsthaft zu besorgen sei, dass eine Einigung über Details der Bauausführung nicht erzielt werden könne (OVG RP, Beschl. v. 11.06.2010 – 8 B 10618/10). Selbst wenn man annehmen würde, dass die Prognose der Planfeststellungsbehörde, dass eine Einigung über Details der Bauausführung zustande kommen werde, unrichtig ist, könnte aufgrund des Fehlens eines Genehmigungsvorbehaltes betreffend die Ausführungsplanung in der Planfeststellungsentscheidung nur erreicht werden, dass ein solcher Entscheidungsvorbehalt betreffend die Genehmigung der Ausführungsplanung zu Gunsten der Planfeststellungsbehörde aufgenommen wird. Damit würde voraussichtlich nicht erreicht, dass den Planungsvorstellungen der Stadt Voerde in größerem Maße Rechnung getragen werden würde. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Höhe der Schallschutzwände abschließend in der Planfeststellung geregelt ist.

Insgesamt ist bezüglich der möglichen Verletzung des Selbstgestaltungsrechts der Stadt Voerde festzuhalten, dass bezogen auf eine eisenbahnrechtliche Planfeststellung bisher in der Rechtsprechung in keinem Fall eine Verletzung des Selbstgestaltungsrechts durch die vorgesehene Errichtung von Lärmschutzwänden angenommen wurde. Auch vor dem Hintergrund, dass gemeindliche Belange der Abwägung mit gegenläufigen Belangen, die für die Durchführung eines Vorhabens sprechen, unterliegen, dürften nur geringe Aussichten bestehen, eine Verbesserung der Gestaltung des Lärmschutzes über die vom EBA zugelassenen Möglichkeiten hinaus (insbesondere Begrünung, Einsatz transparenter Elemente) zu erreichen.

Gestaltung des Haltepunktes

3.1 Einwendungen der Stadt

Bezüglich der Gestaltung des Haltepunktes wurde geltend gemacht, dass dieser für die Wahrnehmung der städtebaulichen Qualität einer Stadt eine herausragende Bedeutung zukomme. Das mit der Stadtentwicklung verfolgte Ziel einer attraktiven Gestaltung der Innenstadt und der Verminderung des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel – auch aus Gründen des Klimaschutzes – dürfe nicht konterkariert werden. Der Planung der DB Netz AG wurde eine eigene Alternativplanung mittels transparenter Elemente entgegengehalten und deren Machbarkeit nachgewiesen.

3.2 Würdigung in dem Planfeststellungsbeschluss

Die Planfeststellungsbehörde lehnte die geforderte durchgehend transparente Gestaltung ab und führte hierzu aus, dass grundsätzlich nur durch undurchlässige Lärmschutzwände ein ausreichender Schallschutz zu gewährleisten sei. Im Übrigen sei die konkrete Ausgestaltung der Schallschutzwände nicht Gegenstand der Planfeststellung (S. 154). Der Einsatz entsprechender transparenter Elemente wurde nicht ausgeschlossen. Auch sei eine ortsbildangepasste Gestaltung und Begrünung der Schallschutzwände möglich.

3.3 Rechtliche Würdigung

Abwehransprüche gegen die Planfeststellung, die mit der vorgesehenen Gestaltung des Haltepunktes begründet werden, könnten wiederum allenfalls auf der Grundlage des gemeindlichen Selbstgestaltungsrechts begründet werden. Solche können der Gemeinde allerdings nur dann erwachsen, wenn sie durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen und

hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (BVerwG, Urt. v. 15.04.1999, NVwZ-RR 1999, 554). Insofern hat der BayVGH in der Entscheidung vom 06.03.2009 (22 A 0740036) eine entsprechende Betroffenheit einer Gemeinde verneint, wenn ein Bahnhofgebäude nicht in einem direkten Bezug zu einem Bebauungsplangebiet oder zum Ortskern steht. Letztlich dürfte auch die Argumentation der Planfeststellungsbehörde kaum zu widerlegen sein, dass eine Gestaltung der Lärmschutzwände möglich ist, die das Ortsbild ausreichend wahrt. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die für die Nutzer äußerst unattraktive Gestaltung des Haltepunktes, die insbesondere deren Sicherheitsbedürfnis massiv vernachlässigt, nicht dem Schutzbereich des gemeindlichen Selbstgestaltungsrechts unterfällt. Die Gemeinde kann insofern nicht stellvertretend für die Nutzer deren Rechte geltend machen. Auch die Attraktivität des Nahverkehrs gehört nicht zu den durch das Selbstverwaltungsrecht geschützten Belangen.

Auch im Hinblick auf die Gestaltung des Haltepunktes sind keine durchschlagenden Erfolgsaussichten einer gegen den Planfeststellungsbeschluss gerichteten Klage anzunehmen.

Erschütterungen

4.1 Einwendungen der Stadt

Die Stadt hat mit ihren Einwendungen insbesondere gerügt, dass das Erschütterungsgutachten nicht nachvollziehbar sei. Nutzer der Otto-Willmann-Schule würden bereits im jetzigen Zustand durch Erschütterungen beeinträchtigt. Das System „Unterschottermatte im Trog“ müsse daher bis in den Bereich der Otto-Willmann-Schule verlängert werden.

4.2 Würdigung in dem Planfeststellungsbeschluss

Bezüglich der gerügten fehlenden Nachvollziehbarkeit des Erschütterungsgutachtens wurde durch die Planfeststellungsbehörde auf die Stellungnahme der Bahn verwiesen. Diese führte bezüglich der Einwendungen der Stadt Voerde aus, dass die Begrifflichkeiten sich aus der DIN 4150 (Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“, Ausgabe Juni 1999) ergäben. In dieser Normreihe seien auch die Begrifflichkeiten und Definitionen von Beurteilungsgrößen, Anhaltewerten zur Beurteilung von Erschütterungsimmissionen sowie das Beurteilungsverfahren beschrieben. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird der Forderung der Stadt Voerde nach Erstellung eines weiteren Erschütterungsgutachtens durch die Regelung A.4.5.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen. Die Regelung A.4.5.5.1 beinhaltet einen Entscheidungsvorbehalt, wonach das Eisenbahnbundesamt gem. § 74 Abs. 3 VwVfG einen Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss erlassen wird, in dem über die notwendigen Schutzmaßnahmen vor Erschütterungen und/oder Ansprüche auf Entschädigung nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG abschließend entschieden wird (S. 48 des Planfeststellungsbeschlusses).

4.3 Rechtliche Würdigung

Der Planfeststellungsbeschluss übernimmt die Abwägungsvorschläge der DB Netz AG, die sich aus deren Erschütterungsgutachten vom 10.02. bzw. 17.02.2012 ergeben. Es verbleibt somit dabei, dass unter Berücksichtigung der im Schallschutzgutachten für Teilbereiche vorgesehenen Schutzmaßnahmen (Schwellenbeschlungen oder auch Unterschottermatten) bei vier Gebäuden die maßgeblichen Werte für Erschütterungsimmissionen überschritten werden und bei elf Gebäuden eine solche Überschreitung möglich erscheint. Das Schulgebäude der Otto-Willmann-Schule sowie das Jugendzentrum sind insofern nach den Aussagen des Erschütterungsgutachtens nicht betroffen. Allerdings greifen entsprechende Schutzansprüche erst bei einer Erhöhung über 25 % der bestehenden Vorbelastung hinaus.

Das BVerwG hat zuletzt in der die Stadt Oberhausen betreffenden Entscheidung zur Betuwe-Route die von der Planfeststellungsbehörde gewählte Vorgehensweise zur Beurteilung von Erschütterungsimmissionen gebilligt. Es hat bestätigt, dass die Beurteilung von Erschütterungs-

immissionen auf der Grundlage der DIN 4150 (Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“, Ausgabe Juni 1999) zu erfolgen habe und Prognosesicherheiten dadurch Rechnung getragen werden dürfe, dass ein Entscheidungsvorbehalt bezüglich von Nachmessungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wird (BVerwG, Urt. v. 13.12.2018 – 3 A 17/15; NVwZ 2019, 1348 ff.). Gerade durch die Rechtsprechung entwickelte Maßstäbe dazu, ab welchem finanziellen Aufwand Maßnahmen des aktiven Erschütterungsschutzes aus Verhältnismäßigkeitsgründen abgelehnt und die Betroffenen stattdessen auf finanzielle Entschädigung verwiesen werden können, bestehen allerdings nicht (s. hierzu Rockitt, Erschütterungen und sekundärer Luftschall im Fokus der Planfeststellung, NVwZ 2019, 1318, 1323).

Es ist damit festzuhalten, dass die in der Planfeststellung gewählte Vorgehensweise, insbesondere die Beurteilung auf der Grundlage der DIN 4150-2 (Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“, Ausgabe Juni 1999) sowie die abschließende Prüfung eventueller Entschädigungsansprüche in einem nachgelagerten Verfahren zulässig ist. Es besteht auch kein Anspruch darauf, dass in jedem betroffenen Gebäude Messungen durchgeführt werden (Rockitt, Erschütterungen und sekundärer Luftschall im Fokus der Planfeststellung, NVwZ 2019, 1318, 1320).

Angesichts der Tatsache, dass die Otto-Willmann-Schule sowie das Jugendzentrum nach den Aussagen des Schallgutachtens ausreichend geschützt werden, die Rechtsprechung entsprechende Erschütterungsgutachten der DB Netz AG regelmäßig akzeptiert hat und auch aus Verhältnismäßigkeitsgründen von aufwändigen Schutzmaßnahmen abgesehen werden kann, ist nicht nachzuweisen, dass bezogen auf die durch das Vorhaben ausgelösten zusätzlichen Erschütterungen städtischer Einrichtungen nicht ausreichend geschützt werden. Eine entsprechende Verletzung des Selbstverwaltungsrechts kann nicht mit Aussicht auf Erfolg geltend gemacht werden.

Gewährleistung der Streckensicherheit bezüglich des Gefahrguttransportes

5.1 Einwendungen der Stadt

Seitens der Stadt wurde gefordert, die Weichenanlagen aus Siedlungsgebieten heraus zu verlegen, ausreichende und angemessene Sicherheitsvorkehrungen an der Strecke zu realisieren und Geschwindigkeitsbegrenzungen für Gefahrguttransporte vorzusehen. Bezüglich der geforderten weiteren Sicherheitsvorkehrungen wurde auf das Sicherheitskonzept der Feuerwehren verwiesen.

5.2 Würdigung in dem Planfeststellungsbeschluss

Zunächst wird ausgeführt, dass durch die Erweiterung der Infrastruktur von zwei auf drei Gleisen, die Steigerung der Leistungsfähigkeit auf den äußeren Gleisen sowie die Bündelung der schnellen Züge auf das mittlere Gleis sowie der Beseitigung der Bahnübergänge die Streckensicherheit erhöht werde. Aus der entsprechenden Verbesserung der Betriebsqualität ergäbe sich eine Verringerung des Unfallrisikos. Auch sei durch die Anwendung der gültigen Regelwerke und den Regeln der Technik die Streckensicherheit gewährleistet. Den Forderungen aus dem Sicherheitskonzept der Feuerwehren werde jedoch durch die „Deckblattplanung“ Rechnung getragen (S. 181 d. Planfeststellungsbeschlusses). Dem gegenüber wird die Forderung nach der Verlegung von Weichen bzw. nach Geschwindigkeitsbegrenzungen zurückgewiesen.

5.3 Rechtliche Würdigung

Was den Bereich der Beurteilung der Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur angeht, ist auch hier eine deutliche restriktive Tendenz der Rechtsprechung bezüglich einer vertieften Prüfung der Thematik - im Ergebnis zu Gunsten der DB Netz AG - zu verzeichnen. Während üblicherweise im technischen Sicherheitsrecht der Anlagenbetreiber Sicherheitsnachweise zu erbringen und insbesondere auch Vorsorgemaßnahmen bezüglich möglicher Unfälle zu treffen hat, wird die DB Netz AG hiervon weitestgehend frei gestellt. Das BVerwG geht von einer „immanenten Sicherheit“ des Eisenbahnbetriebs aus und verneint sogar die Notwendigkeit, entsprechende Prüfungen im Rah-

men der Planfeststellung überhaupt vorzunehmen. In der Entscheidung vom 12.04.2018 – 3 A 10/15, die eine Klage der Stadt Müllheim gegen die Rheintalbahn betrifft, wird folgendes ausgeführt:

„Der Planfeststellungsbeschluss verhält sich im Rahmen der Variantenprüfung nicht zu den Unfallrisiken der Trassenvarianten. Dies war allerdings auch nicht geboten. Einen abwägenden Vergleich der Gefahr durch den Eisenbahnverkehr, namentlich durch Gefahrguttransporte, hätte die Planfeststellungsbehörde nur dann anstellen müssen, wenn sich eine Alternative in dieser Hinsicht als deutlich vorteilhafter erwiesen hätte und die in Rede stehenden Gefahren wegen ihres hohen Gewichts in der konkreten Planungssituation nicht hätten übergangen werden dürfen. Dafür gibt es keine hinreichenden Anhaltspunkte. Die Beigeladene ist nach § 4 Abs. 3 S. 2 AEG verpflichtet, Eisenbahninfrastrukturen sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Dass die Trasse den Anforderungen an einen sicheren Bau und Betrieb nicht entspricht, ist von keiner Seite geltend gemacht worden. Bei der Durchführung der Gefahrguttransporte sind zudem die Vorschriften zur Gefahrgutbeförderung und die darin vorgesehenen Vorsorgemaßnahmen – etwa zur Verpackung der Güter sowie zur Ausrüstung der Tanks und Transportfahrzeuge – einzuhalten.“

Auch der VGH Baden-Württemberg stellt vom Grundsatz her darauf ab, dass die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes durch die Einhaltung der insoweit geltenden technischen Normen gewährleistet sei (VGH BW, Urt. v. 20.11.2018 – 5 S 2138/16). Angemessen dürfte dem gegenüber zwar die in den Niederlanden gewählte Vorgehensweise sein, dass ein hinnehmbares Risiko in Form einer Eintrittswahrscheinlichkeit eines Unfalls bzw. eines Schadens für Personen definiert wird und auf dieser Grundlage für die konkrete Eisenbahnstrecke die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen festgelegt werden. Dem ist bisher aber die Rechtsprechung in der Bundesrepublik für den Bereich des Eisenbahnrechts nicht gefolgt.

Soweit in dem Planfeststellungsbeschluss bzw. dem Konzept zur Notfall- und Streckensicherheit (Anlage 20 zum Planfeststellungsbeschluss) die Verantwortung für die Unterhaltung von Löschwasserbrunnen und Zuwegungen der Stadt Voerde zugewiesen wird, entspricht dies den Vorgaben der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Danach sind die Gemeinden grundsätzlich für den Brandschutz bezüglich der betriebsbedingten Risiken des Eisenbahnverkehrs zuständig (vorbehaltlich der besonderen Zuständigkeiten für Großschadensereignisse). Sie können nur beanspruchen, dass durch die bauliche Gestaltung der Anlagen der Eisenbahn ihre Aufgaben nicht unermäßig erschwert werden (BVerwG, Urt. vom 28.2.2019 – 3 A 4/16 -, Rn. 26). Vor dem Hintergrund der Kostenzusicherung des Landes für die Finanzierung von in dem Sicherheitskonzept vorgesehenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass das Land NRW diese rechtliche Einschätzung teilt. Es erscheint insofern zwar wenig überzeugend, dass denjenigen, der besondere bzw. außergewöhnliche Risiken schafft, anders in anderen Rechtsbereichen außerhalb des Eisenbahnrechts, keine Verantwortlichkeit hierfür treffen soll (siehe insoweit Ketteler, Mehr Löschwasser für Eisenbahngefahrgut, Städte und Gemeinderat 2011, 24 ff.). Angesichts der gerade zitierten Rechtsprechung bestehen aber allenfalls geringe Aussichten, gegen die Zuweisung der Verantwortung für die Unterhaltung der von den Feuerwehren geforderten zusätzlichen Vorkehrungen (Brunnen, Zuwegungen) an die Stadt juristisch erfolgreich vorgehen zu können.

Insgesamt muss daher festgehalten werden, dass durch die Durchsetzung der Übernahme des Sicherheitskonzepts der Feuerwehren die Stadt Voerde einen ganz wesentlichen Beitrag zur Gewährleistung Sicherheit der Anlieger an der Bahnstrecke bewirken konnte. Weitere, darüber hinausgehende, Sicherheitsverbesserungen dürften rechtlich nicht durchsetzbar sein.

Kosten eines Klageverfahrens:

Die Kosten des Klageverfahrens ergeben sich aus der folgenden Aufstellung:

Streitwert: 60.000,00 €		
Verfahrensgebühr	1,6	1.996,80 €
Terminsgebühr	1,5	1.872,00 €
Summe		3.868,80 €
19 % MwSt.		735,07 €
Gesamtbetrag		4.603,87 €
x 2 =		9.207,74 €
zzgl. Gerichtskosten		2.730,00 €
Summe		11.937,74 €

RA-Kosten für die eigene Vertretung ca. 20.000,00 €. Es wird für den Fall, dass der Rat die Durchführung eines Klageverfahrens beschließt, die Beauftragung eines Spezialisten auf dem Gebiet des Eisenbahnrechts für sinnvoll gehalten. Mit diesem wäre auf der Grundlage einer Honorarvereinbarung abzurechnen.

Haarmann

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen: