

Einwendungsschreiben „Kohlelager“ (Werkstattstraße 17-111) im 2. Deckblattverfahren

Köln, den 23. Mai 2016

Planfeststellungsverfahren für den Neubau eines Zuführungsgleises zur Abstellanlage Köln-Nippes (Amtsblatt Nr. 20 vom 14.05.2008)

Hier: Einwendung gegen die geänderten Planunterlagen (2. Deckblatt, Offenlage bis zum 10.05.2016)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir als Bewohner von Reihenhäusern, die in unmittelbarer Nähe des Bahndamms Köln-Nippes in Höhe des Haltepunktes Nippes und von der geplanten Rampe stehen, sehen unsere Belange durch die Planung unverändert erheblich berührt. Unter Beibehaltung und Bekräftigung unserer Einwendungen vom 30.09.2014 wenden wir zusätzlich ein:

Wir wären von der geplanten Maßnahme durch folgende Einflüsse persönlich betroffen:

1. Lärmbelastung

Wie bereits im 1. Deckblattverfahren eingewendet, prognostiziert das schalltechnische Gutachten einen nochmal gegenüber der ursprünglichen Prognose zunehmenden Zugverkehr.

Allerdings bezweifeln wir nun die Korrektheit des für die Emissionen zugrundegelegten Mengengerüsts. Es wird dasselbe Mengengerüst wie im Deckblattverfahren von 2014 angenommen, obwohl mittlerweile Vertreter der Vorhabenträgerin von nochmal steigenden Zugsbewegungen ausgehen (Interview mit Dirk Helfer, Leiter des Verkehrsbetriebs Rheinland von DB Regio NRW, Kölner Stadtanzeiger vom 13.05.2015

<http://www.ksta.de/koeln/nippes/verkehr-in-koeln-bahn-nimmt-neues-s-bahn-werk-in-nippes-in-betrieb-1229768>): „Sollte sich das Fahrgastaufkommen weiterhin so positiv entwickeln wie bisher und der lang geplante Ausbau des Kölner S-Bahnnetzes weiter voranschreiten, können wir problemlos eine zweite Wartungshalle anbauen...“. Dies hätte natürlich auch weiter zunehmenden Verkehr zu diesen Wartungsanlagen zur Folge.

Die Einwendungen zur willkürlichen Festlegung der Höhe der Lärmschutzwand 2 auf 5m und die falsche Berechnung der Schallimmissionen auf unsere Häuser (fehlende Berücksichtigung der Emissionen der Bestandsstrecke) und somit eine vermutlich zu kurz ausgelegte Lärmschutzwand 2 wurden im 2. Deckblatt nicht aufgenommen, es liegt also auch hier weiterhin ein erheblicher Planungsfehler vor.

Grundsätzlich widerspricht das fortgesetzte Festhalten am sog. „Schienenbonus“ von 5 dB(A) dem Willen des Gesetzgebers, den Schallimmissionen ausgesetzten Personen einen den aktuellen Erkenntnissen gemäßen Schutz vor Lärm zu gewähren, indem der Schienenbonus für alle Planverfahren ab dem 01.01.2015 abgeschafft wurde. Im Grunde handelt es sich aufgrund der massiven Änderungen in Mengengerüst und Betriebskonzept um eine Neuplanung und keine Änderungsplanung, es wäre somit ein komplett neues Planfeststellungsverfahren notwendig. Vermutlich scheut die Vorhabenträgerin dies aber v.a. deshalb, weil dann der Schienenbonus nicht mehr zum Ansatz gebracht werden könnte (s. Punkt 4 der Einwendung vom 30.09.2014).

Wir fordern daher:

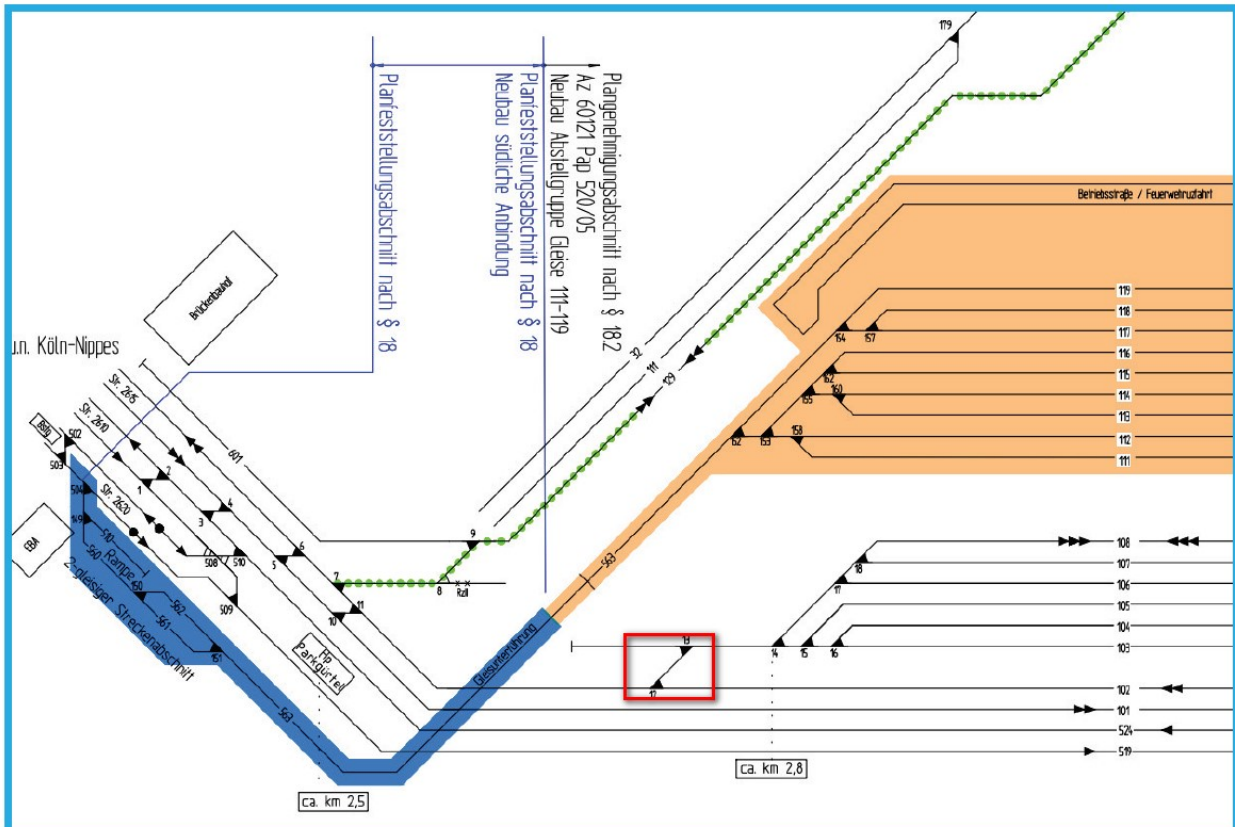
- Für die Planung ist ein realistisches, gegenüber der Annahmen von 2014 aktualisiertes Mengengerüst zugrunde zu legen.

- Die Ermittlung der Schallimmissionen an unseren Häusern muss korrekt unter Berücksichtigung der Bestandsstrecke durchgeführt werden.
- Die Bemessung der Länge und Höhe der Lärmschutzwand 2 muss in der Folge korrekt erfolgen.

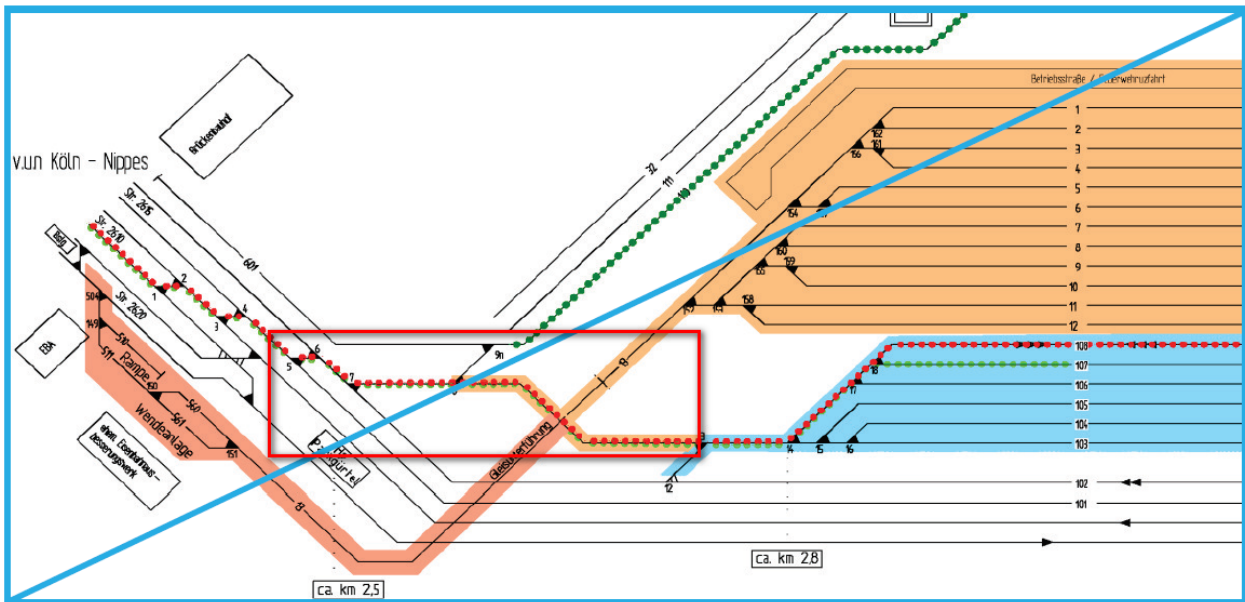
Aufgrund dieser Mängel ist das Vorhaben so nicht zu genehmigen.

2. Unzureichende Interessenabwägung durch fehlende Untersuchung einer Alternativtrasse

Erneut hat die Vorhabenträgerin im 2. Deckblattverfahren versäumt, die bekannten Alternativen detailliert zu prüfen. Zum einen besteht die Möglichkeit zur kreuzenden Anbindung der Abstellanlage über Bestandsgleise sowohl aus Richtung Norden, als auch aus Richtung Süden. Diese Möglichkeit besteht aus Richtung Norden bereits und wird in den Planunterlagen auch als aus Richtung Süden möglich eingeräumt (rotes Rechteck in der Zeichnung aus den Planunterlagen):



Die mangelnde Bereitschaft der Vorhabenträgerin, die Alternativen ernsthaft zu prüfen, ist auch an einem kleinen Detail zu erkennen: Zum Planungsstand 1. Deckblattverfahren waren noch 2 kreuzende Anbindungen aus Richtung Süden vorgesehen, die Anbindung über die Weichen 7, 8 und 9 wurde nun gestrichen:



Diese Änderung wurde jedoch an keiner Stelle begründet. Auch wurde in keiner Weise anhand des neuen Betriebskonzeptes und der neuen Mengengerüste dargelegt, warum eine kreuzende Anbindung nicht akzeptabel ist und daher ein massiver Eingriff in Anwohnerinteressen und Natur gerechtfertigt sein soll.

Zum Anderen besteht die Möglichkeit einer kreuzungsfreien Anbindung der Abstellanlage im Bestand auf dem Bahndamm durch eine Verlegung der Güterzugstrecke 2615 an den westlichen Rand des Bahndamms. Bei dieser Alternative handelt es sich um eine Lösung, die zum einen betriebstechnisch optimal ist und zum anderen den Eingriff in die Interessen der Anwohner minimiert. Auch diese Alternative wurde wiederum nicht in geeigneter Weise untersucht. Es ist somit nicht im Geringsten der Wille erkennbar, die berechtigten Interessen der Anwohner und die Interessen der Vorhabenträgerin im geforderten Maße gegeneinander abzuwägen. Immerhin sind verfassungsrechtlich geschützte Grundrechte der Anwohner betroffen (Recht auf körperliche Unversehrtheit, Art. 2 GG / Schutz des Eigentums, Art. 14 GG), die Vorhabenträgerin genügt in keiner Weise den Anforderungen an eine Abwägung von Interessen, die in einem derart hochrangigen Rechtsgut begründet sind.

Wir fordern daher:

- Die Alternativen müssen ernsthaft und transparent geprüft werden.
- Hierbei müssen selbstverständlich hochrangige, in der Verfassung begründete Rechtsgüter Vorrang gegenüber alleinigen wirtschaftlichen oder betriebstechnischen Erwägungen haben.
- Bis zur rechtskräftigen Klärung sind sämtliche Maßnahmen, die die Realisierung der Alternative 2 behindern oder vereiteln würden, zu unterlassen.

Eine aufgrund fehlender ernsthafter und sorgfältiger Abwägung von Rechtsgütern mangelhafte Planung darf nicht planfestgestellt werden.

3. Unzulässigkeit des Deckblattverfahrens für eine de facto Neuplanung

Die Vorhabenträgerin legt mit diesem 2. Deckblatt erneut eine massiv geänderte Planung vor: Das Mengengerüst wurde erneut angepasst, das Betriebskonzept wurde wiederum geändert und die Signal- und Sicherungstechnik wurde grundlegend geändert.

Zusammen mit den Änderungen im 1. Deckblattverfahren liegt unseres Erachtens im Grunde eine Neuplanung vor, die nicht über ein Deckblattverfahren durchgeführt werden darf. Ein wesentlicher Grund dafür dürfte die berechnete Befürchtung der Vorhabenträgerin sein, dann für ihre Planung den sog. „Schienenbonus“ von 5 dB(A) in den Schallimmissionsbetrachtungen nicht mehr berücksichtigen zu dürfen.

Wir fordern daher:

- Die de-facto-Neuplanung muss auch durch ein komplett neues Planfeststellungsverfahren zur Folge haben.
- Damit darf der „Schienenbonus“ nicht mehr zum Ansatz kommen.

Aufgrund der erheblichen Mängel der vorliegenden Planung darf keine Planfeststellung erfolgen. Diese hätte massive negative Auswirkungen für tausende von Anwohnern im Nippeser Westen und ihre Umwelt. Bei einer sachgerechten, sorgfältigen und normenkonformen Planung wäre eine Lösung unter Wahrung der Interessen der Vorhabenträgerin und der Anwohner möglich.

Mit freundlichen Grüßen