

Einwendung gegen die Planänderung im Planfeststellungsverfahren gemäß § 18 ff Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Neubau der südlichen Anbindung Köln-Nippes

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erheben wir Einwendungen gegen die im Betreff genannte Planänderung im Planfeststellungsverfahren. Wir sind Mieter in einem Mehrfamilienhaus, das in unmittelbare Nähe (ca. 10 Meter) der geplanten neuen Gleise (Gleis 560 und 561, NEU 561 und 562) liegt. Die Mitunterzeichner der Unterschriftenlisten sind ebenfalls Anwohner in unmittelbarer Nähe der geplanten neuen Gleise. Laut Vorhabenbeschreibung zum Antrag auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses sollen östlich der bestehenden Bahntrasse mehrere neue, in Höhe unseres Grundstücks zwei parallel verlaufende Gleiskörper gebaut werden. Auf diesen Gleisen sollen verschiedene S-Bahn-Züge sowie RB-Züge in den späten Abend- bis Nachtstunden zu ihren Standgleisen verbracht werden. In den frühen Morgenstunden sollen diese Züge über die neuen Gleise zu ihren jeweiligen Strecken gelangen. Wir wohnen in dem viereinhalbgeschossigen Wohnungsbauriegel.

Laut Bekanntmachung der Stadt Köln betreffen die Planänderungen ausschließlich die Planunterlagen der Anlage 13 „Schallgutachten“. Aus dem Erläuterungsbericht, Deckblatt 2, gehen jedoch noch zahlreiche weitere Planänderungen hervor. Insbesondere, aber nicht ausschließlich, sei hier das geänderte und erweiterte Betriebskonzept genannt. Neu sind hier auch Wende- und Rangierfahrten (u. a. mit Dieseltriebfahrzeugen) genannt, welche zu einer erheblichen Nutzungsänderung und somit auch zu weiteren Belastungen der Anwohner der Gleise 561 und 562 führt. Aus unserer Sicht sind die Änderungen in Ihrer Gesamtheit so umfangreich, dass nicht nur das Schallgutachten, sondern die gesamten Genehmigungsunterlagen neu zu bewerten sind.

Unter Aufrechterhaltung unserer Einwendungen vom 01.07.2008 und vom 05.10.2014 beantragen wir, dass das Planfeststellungsverfahren unter Berücksichtigung aller Änderungen des Antrags neu gestartet werden muss. Ein Deckblattverfahren erscheint aufgrund der umfangreichen, gesamtheitlichen Änderungen als nicht ausreichend. Weiterhin erklären wir, unter Aufrechterhaltung unserer Einwendungen vom 01.07.2008 und vom 05.10.2014, dass wir von der geplanten Maßnahme durch folgende Einflüsse persönlich betroffen wären:

1. Lärmbelastung

Das schalltechnische Gutachten legt als Bewertungsbasis die 16. BImSchV und deren Grenzwerte (siehe Tab. 1 Seite 4 Anlage 13.1) zugrunde.

Bei der Berechnung der Immissionen wird ein Schienenbonus von 5 dB(A) zu Ansatz gebracht. Dieser Bonus wurde am 16. Juli 2013 gesetzlich abgeschafft und tritt für

Neubauten ab dem 1.1.2015 in Kraft. Da die Auslegung der Änderung erst im April 2016 erfolgte, ein neuer Prognosezeitraum (2025) zugrunde gelegt wird und die Änderungen insbesondere die schalltechnische Bewertung betreffen ist somit nach der Abschaffung des Bonus am 16.07.2013 die Berücksichtigung des Bonus nicht zulässig. Entsprechend muss eine Neubewertung des Vorhabens unter Berücksichtigung der Abschaffung des Schienenbonus gemäß „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ erfolgen.

Diese Sicht ist insofern konsistent mit der der Bahn, da in der UVS das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 berücksichtigt wird. Die DB geht also davon aus, dass die Gesetzgebung mit dem Stand des aktuell vorliegenden Deckblattverfahrens anzuwenden ist. Ebenso hat das Eisenbahn Bundesamt (EBA) die Anwendung aktueller Gesetze und Richtlinien wie z. B. die „Richtlinien für den Erlass planungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 AEG sowie für Betriebsanlagen von Magnetschwebebahnen nach § 1 MBPIG – Planfeststellungsrichtlinien (PF-RL) (Stand: Januar 2010)“ und den „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen“ gefordert. Demzufolge muss selbstverständlich die aktuelle Gesetzgebung auch für alle anderen Bereiche angewandt werden. Somit ist die Berücksichtigung des „5dB Schienenbonus“ unzulässig.

Im Erläuterungsbericht (Seite 11) führt die Antragsstellerin neuerdings aus: „Besteht die Notwendigkeit, die Einheit in einem im südlichen Abschnitt bereits besetztem Gleis abzustellen, fährt die Einheit über das Verkehrsgleis 119 nach Gleis 151 oder 152 und rückt von dort aus in das entsprechende Abstellgleis ein. Besteht umgekehrt die Notwendigkeit, eine aus Richtung Norden kommende Einheit in einem im nördlichen Abschnitt bereits besetztem Gleis abzustellen, fährt die Einheit über das Verkehrsgleis 119 und durch das Überwerfungsbauwerk bis in das Gleis 561, um dort zu wenden und aus südlicher Richtung in das entsprechende Abstellgleis einzurücken.“ Diese Bewegungsvorgänge sind jedoch im Mengengerüst des Schallgutachtens nicht mit erfasst, so dass die Berechnung der Emissionen zwangsläufig zu geringe Emissionswerte liefert. Daher sind zwangsläufig auch die berechneten Immissionen zu gering. Die betrachteten Maßnahmen gehen also von einer fehlerhaften Datenbasis aus. Daher ist das Gutachten abzulehnen und das Vorhaben nicht genehmigungsfähig.

Zusätzlich bezweifeln wir die Korrektheit des für die Emissionen zugrundegelegten Mengengerüsts. Grundlage der aktuellen Berechnung ist dasselbe Mengengerüst wie im Falle des Schallgutachtens des Deckblattverfahrens von 2014. Hingegen geht die Bahn bereits im Mai 2015 (siehe Interview mit Dirk Helfer, Leiter des Verkehrsbetriebs Rheinland von DB Regio NRW, im 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>) von einem deutlich höherem Zugaufkommen aus, ohne dies jedoch näher zu quantifizieren: „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...“. Weiterhin sind keine Zeitfenster für Zuführungen, Rangierfahrten und Wendungen aufgeführt. Es ist zu vermuten, dass auf Basis eines veralten Mengengerüsts eine Genehmigung herbeigeführt werden soll. Schon alleine aus diesem Grund sind die Planunterlagen in Gänze zu überarbeiten und alle relevanten Gutachten mit den aktualisierten Daten neu zu erstellen.

Darüber hinaus gibt Helfer im selben Interview bekannt: „Auch für weitere Zuführungsgleise ist hier noch genügend Platz vorhanden“, so dass wir die generelle Notwendigkeit des Zuführungsgleises an der geplanten Stelle bezweifeln, bzw. die Prüfung von alternativen Zuführungen nicht hinreichend geprüft wurden. Die generelle Notwendigkeit des Zuführungsgleises wurde auch bereits bei der ursprünglichen Anhörung von der Bahn selbst angezweifelt, da beim Anhörungstermin ausgeführt wurde, dass eine Zuführung der geplanten Fahrten auch über die nördliche Anbindung erfolgen könnte.

Das Gutachten kommt zu Recht zu dem Schluss, dass „eine Anspruchsberechtigung dem Grunde nach, wenn der Immissionspegel größer als der jeweilige Grenzwert entsprechend Tabelle 1 ist.“ Tabelle 1 definiert in dem hier vorliegenden Fall den Grenzwert bei 49 dB(A) in der Nacht.

Die vorgeschlagene Maßnahme der Errichtung von vier Lärmschutzwänden genügt in den meisten Fällen nicht, um diesen Grenzwert einzuhalten. Da die Maßnahmen den gesetzlichen Vorgaben nicht genügen, kann eine Genehmigung des Vorhabens in dieser Form nicht erfolgen.

Weiter ist die Vorgehensweise bei der Festlegung der Längen und Höhen der Lärmschutzwände schon im Ansatz unzulässig und das Vorhaben daher abzulehnen, da sie der gesetzlichen Anforderung des Vorranges des aktiven vor dem passiven Lärmschutz nicht genügt, da die Bewertung auf Basis des optimalen Nutzen-Kosten-Verhältnis (Seite 23 Anlage 13.1aa Abschnitt 6.1) erfolgt. Darüber hinaus erscheinen die zugrunde gelegten Auswahlkriterien im Vergleich zum vorherigen Gutachten willkürlich, da die Kriterien ohne ersichtlichen Grund geändert wurde, so dass bei der Auswahl nicht der ursprüngliche Schutzzweck des Gesetzes im Vordergrund zu stehen scheint, sondern die Zweckmäßigkeit im Hinblick auf das Vorhaben der Antragstellerin.

Generell steht das Vorhaben außerdem dem Handlungs- und Maßnahmenkatalog zum Lärmaktionsplan der Stadt Köln entgegen (Seite 46 Maßnahme 26: Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG): „Seit 1999 setzt die DB Netz AG das Lärmsanierungsprogramm im Auftrag der Bundesregierung um. Dabei hat sich die Deutsche Bahn AG das Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm bis 2020 im Vergleich zu 2000 zu halbieren. Es sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und wo viele Anwohner davon betroffen sind. Voraussetzung für die Aufnahme von Ortslagen in das Lärmsanierungsprogramm ist die zu erwartende Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte an Wohngebäuden von 70 dB (A) am Tag und/oder von 60 dB(A) in der Nacht.“ Ohne eine Analyse, wie diese Vorgaben in dem beantragten Vorhaben umgesetzt werden, ist das Gutachten aus unsere Sicht unvollständig und ist daher abzulehnen.

Darüber hinaus werden folgende Einwände gemacht:

Lärmschutzwand 1 (LSW 1)

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass ein Vollschutz erst bei einer Höhe der Lärmschutzwand von 13m erreicht wird. Als Auswahlkriterium setzt die Antragstellerin das optimale Kosten-Nutzen Verhältnis fest. Für die LSW1 ergibt sich dieses bei einer Höhe von 7m. Ausgewählt wird jedoch eine Höhe von nur 5m, da „Für Lärmschutzwände mit einer Wandhöhe größer 5,0 m über SO ist gemäß DB-Richtlinien 804.5501 eine UIG (Unternehmensinterne Genehmigung) notwendig.“ (Schallgutachten Seite 27). Die

Umgehung von unternehmensinternen Genehmigungen ist jedoch kein wissenschaftlich begründbares Kriterium sondern eine unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten nur als willkürlich und nicht fundiert zu bezeichnende Auswahl zu bezeichnen. Das Gutachten ist somit in dieser Hinsicht schlichtweg methodisch ungenügend und kann daher nicht als Basis für eine Genehmigung dienen. Der Vorhaben ist daher abzulehnen.

Darüber hinaus werden bei einer Wandhöhe von 5m bei 96 von 189 Schutzfällen die Immissionsobergrenzen nicht eingehalten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen erfüllen somit noch nicht einmal in der Hälfte der Fälle die gesetzlichen Vorgaben, so dass die Maßnahmen nur als unzureichend anzusehen sind, da das Gesetz klar eine Präferenz für aktiven statt passiven Schallschutz vorgibt. Da die Maßnahme die gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllt, ist das Vorhaben in dieser Form nicht genehmigungsfähig.

Zusätzlich muss eine Neubetrachtung der Immissionen und eine Untersuchung geeigneter Maßnahmen erfolgen, da bei der Berechnung der Immissionen der Schienenbonus von 5 dB(A) unzulässigerweise berücksichtigt wurde.

Lärmschutzwand 2 (LSW 2)

Im Bereich der Lärmschutzwand 2 kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass ein Vollschutz erst ab einer Höhe von 10m erreicht wird. Das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis pro gelöstem Schutzfall wird bei 8m erreicht. Empfohlen wird der Bau einer 5m hohen Wand.

Damit ist die Wandhöhe weder konsistent mit dem im Gutachten geforderten Kriterium des optimalen Nutzen-Kosten-Verhältnisses, noch berücksichtigt es in irgendeiner Form den Vorrang des aktiven Schallschutzes, da auch hier 42 von 80 Schutzfällen (mehr als die Hälfte) ungelöst bleiben. Im Hinblick auf den Schallschutz ist die Wahl der Wandhöhe weitestgehend willkürlich gewählt und widerspricht damit der Zielsetzung der 16. BImSchV.

Zusätzlich muss eine Neubetrachtung der Immissionen und eine Untersuchung geeigneter Maßnahmen erfolgen, da bei der Berechnung der Immissionen der Schienenbonus von 5 dB(A) unzulässigerweise berücksichtigt wurde.

Lärmschutzwände 3 und 4 (LSW 3 und LSW 4)

Das Gutachten beurteilt die Lärmschutzwände 3 und 4 gemeinsam, was insofern sinnvoll ist, da beide Wände dieselben Schutzfälle betreffen.

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass ein Vollschutz bei Wandhöhen von 14m (LSW 3) und 13m (LSW 4) gewährleistet wird.

Weiter kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass aus gutachterlicher Sicht der Bau einer Lärmschutzwand nicht empfohlen werden kann (Seite 31 Anlage 13.1aa). Konkret heißt das, dass durch den Bau einer Lärmschutzwand die Ziele der 16. BImSchV nicht erreicht werden können. Damit erfüllen die vorgeschlagenen Maßnahmen (2m hohe LSW 3, 1m hohe LSW 4) nach Erkenntnis des Gutachtens nicht die gesetzlichen Anforderungen, so dass ein Durchführung des Vorhabens in der geplanten Form nicht genehmigungsfähig ist.

Das optimale Nutzen-Kosten-Verhältnis wird nach Gutachten (Seite 27 Anlage 13.1) bei Wandhöhen von 12m (LSW 3) und 11m (LSW 4) erreicht. Vorgeschlagen werden jedoch

Wandhöhen von 2m (LSW 3) und 1m (LSW 4), die noch nicht einmal die Prinzipien des Gutachtens (Seite 22 Anlage 13.1) erfüllen, deren Anwendbarkeit selbst fragwürdig im Hinblick auf den Vorrang des aktiven Schallschutzes ist. Mit der vorgeschlagenen Maßnahme wird nur in einem einzigen Fall von 126 Schutzfällen die gesetzlichen Vorgaben erfüllt. Dies kann nur als vollständig ungenügende Maßnahme beurteilt werden.

Darüber hinaus sind die Betrachtung und Beurteilungen der Immissionen im Falle der Höhen von 2 m (LSW 3) und 1 m (LSW 4) schlichtweg unzulässig:

- Die Betrachtung erfolgt ausschließlich auf einer Höhe von 2m (Seite 31 Anlage 13.1). Das Gebäude ist jedoch fünfstöckig, so dass eine Betrachtung nur auf Basis der Immissionen auf allen Stockwerken erfolgen kann (siehe z.B. das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.09.2003 AZ 9A69.02). Schon aus diesem Grund ist das Vorhaben in dieser Form nicht genehmigungsfähig, da eine Betrachtung aller Stockwerke fehlt.
- Erschwerend kommt hinzu, dass die Errichtung der LSW 3 zu einer Erhöhung der Immissionen in den oberen Stockwerken führen kann, da die Lärmschutzwände aus nur *einseitig* hochabsorbierenden Aluminium-Elementen erreicht werden sollen (Seite 20 des Erläuterungsberichtes). Die Rückseite von LSW 3 reflektiert somit den Schall der neugeplanten Gleise auf die oberen Stockwerke. Das Gutachten führt aus, dass im Berechnungsprogramm Reflektionen durch *vorhandene* Stützwände berücksichtigt werden (Seite 8 des Erläuterungsberichtes Schallgutachten 13.1), so dass hier ein wissenschaftlicher Mangel im Vorgehen vorliegt. Erst nach Behebung dieses Mangels kann eine Bewertung des Sachverhaltes erfolgen.
- Das Gutachten legt als Bewertungsgrundlage die 16. BImSchV mit einem Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) (Nacht) vor (s.o.). Das Gutachten zeigt an keiner Stelle, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer Einhaltung dieses Grenzwertes führen. Vielmehr zeigt das Gutachten, dass mindestens an einem untersuchten Punkt (2m Höhe), dieser Grenzwert nicht eingehalten wird, da die Immission an dieser Stelle bei 60 dB(A) (Seite 28 Anlage 13.1) den zulässigen Grenzwert um 11 dB(A) überschreiten. Dies legt nahe, dass die Grenzwertüberschreitung an anderen Punkten noch größer sein wird, da die Maßnahmen auf eine Reduzierung an diesem Punkt hin ausgelegt wurden. Das Vorhaben in dieser Form ist somit auch aus diesem Grunde nicht genehmigungsfähig, da es weder den Anforderungen, die in dem Gutachten definiert werden, noch den gesetzlichen Anforderungen entspricht.
- Die Entscheidung, hier keine passiven Maßnahmen in Betracht zu ziehen, wird nicht begründet.
- Es wird geltend gemacht, dass durch die Maßnahmen kein Tatbestand eines gesundheitsgefährdenden Eingriffes mehr vorliegt.
 - Diese Beurteilung erscheint rein willkürlich, da diese nicht weiter begründet wird und auch kein Bezug auf einschlägige gesetzliche Vorgaben gemacht wird. Diese Betrachtungsweise ist daher irrelevant.
 - Eine reine Reduzierung der Immissionen ist nicht ausreichend, wenn die Reduktion nicht zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte führt.
 - Entscheidend sind die Immissionsgrenzen der 16. BImSchV, wie das Gutachten ebenfalls klarstellt. Da kein Zusammenhang erkennbar ist, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Einhaltung der Vorgaben der 16. BImSchV führen werden, ist das Vorhaben in der vorgeschlagenen Form nicht genehmigungsfähig.

Zusätzlich muss eine Neubetrachtung der Immissionen und eine Untersuchung geeigneter Maßnahmen erfolgen, da bei der Berechnung der Immissionen der Schienenbonus von 5 dB(A) unzulässigerweise berücksichtigt wurde.

Zusätzlich lässt das Gutachten offen, ob bei der Emissionsberechnung auch die Abstellzeiten der Züge auf den Gleisen berücksichtigt wurden. Da die Gleise nicht nur der Durchfahrt dienen, sondern auch der Bereitstellung, sind hier signifikante Zeiten zu erwarten, in denen die Züge zwar stehen und damit keine Fahrtgeräusche erzeugen, aber durch Motoren, Klimaanlage, etc. Schallemissionen erfolgen. Dieser besonderen Situation muss aber, gerade an dieser Stelle, Rechnung getragen werden. Außerdem bleibt offen, ob auch die Rangierfahrten (siehe Abschnitt „Betriebskonzept“) in der Emissionsberechnung berücksichtigt wurden.

Laut Schallgutachten werden an vielen Stellen passive Maßnahmen erforderlich um die gültigen Grenzwerte einzuhalten. Im Bereich der LSW3 und LSW4 werden jedoch überhaupt keine passiven Schallschutzmaßnahmen geplant, obwohl ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bejaht wird, da hier eine Grenzwertüberschreitung vorliegt (siehe Gebäudelärmkarte 13.6). Da die aktiven Schallschutzmaßnahmen jedoch laut Gutachten nicht ausreichen, um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten, bleibt offen, durch welche Maßnahmen in diesem Bereich die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden können, da keine weitere passiven Maßnahmen betrachtet werden, obwohl laut Gutachten (Seite 30 des Erläuterungsberichtes 13.1) selbst bei Wandhöhen von 12m und 11m für die LSW 3 und 4 noch 10 I-Orte passiv geschützt werden müssten. Es ist naheliegend, dass bei Wandhöhen von 2m und 1m entsprechend mehr I-Orte passiv geschützt werden müssten.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen. Mindestens jedoch ist das Schallschutzgutachten entsprechend anzupassen und die notwendigen passiven Maßnahmen im Genehmigungsantrag auszuweisen.

Zusätzlich lässt das schalltechnische Gutachten offen, welche Resonanzen in dem im durch das Wohngebäude, den Bahndamm und die hierauf geplante Lärmschutzwand gebildeten Trog durch die fahrenden, rangierenden und stehenden Züge entstehen und wie diese Resonanzen in der schalltechnischen Bewertung zu berücksichtigen sind. Daher ist die schalltechnische Untersuchung in diesem Bereich als unvollständig zu erachten, den Genehmigungsantrag daher unzulässig und zurückzuweisen.

Außerdem berücksichtigt das Schallschutzgutachten nicht, dass außer den Torbögen noch weitere Öffnungen in dem Gebäuderiegel sind: Die Tiefgarage des Gebäuderiegels weist auf beiden Seiten des Gebäudes im Abstand von etwa 2m ca. 40cmx70cm große Belüftungsöffnungen auf, so dass die Schallimmissionen durch die Öffnungen zu Immissionen auf den hinter dem Gebäuderiegel liegenden Gebäuden führt. Dieser Mangel ist umso gravierender, da sich die Öffnungen auf Höhe der Emissionen befinden. Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen, mindestens jedoch ist das Schallschutzgutachten zu ergänzen.

Zudem sind bei die Auswirkungen auf die Dachgeschosse nicht berücksichtigt worden. Da es sich oft um eine leichte, beplankte Holzsparrenkonstruktion handelt und nicht um eine massive Bauweise, gehen wir davon aus, dass die anliegenden Schallbelastungen nicht absorbiert werden können und das Dachgeschoss in der Regel zu Wohnzwecken unnutzbar wird, da das Dachgeschoss seitens des Bauträgers für eine derartige Schallbelastung nicht ausgelegt wurde.

Insofern ist der Genehmigungsantrag für uns unzulässig und zurückzuweisen, mindestens jedoch ist das Schallschutzgutachten zu ergänzen.

2. Betriebskonzept

Das Betriebskonzept wird nicht ausreichend dargelegt. Dieses ist aber von entscheidender Bedeutung für die Berechnung des Mengengerüsts für die Schallemissionen. Der zweigleisige Streckenabschnitt wird wiederholt als sogenanntes Begegnungsgleis genannt. Im Erläuterungsbericht wird jedoch auch ein Wenden auf diesem Gleis zugelassen. Zu diesem Zweck sollen auch Podeste (Einstiegshilfen) für den Zugführer zum Ein- und Ausstieg gebaut werden, was eine Regelmäßigkeit vermuten lässt. Im Erläuterungsbericht wird einerseits darauf verwiesen, dass es sich um ein Zuführungsgleis handelt, welches zum Betriebsschluss und zum Betriebsbeginn genutzt werden soll, andererseits werden aber in den Anhängen eine erhebliche Anzahl an Tagfahrten genannt. Das lässt den Schluss zu, dass die Gleise u. a. als Zuführungsgleis zu den bereits in Betrieb befindlichen Wartungshallen auf dem Gelände in Köln-Longerich dienen. Einerseits ist der vorliegende Genehmigungsantrag somit unvollständig, andererseits hätte eine derartige Verwendung im Genehmigungsantrag der Wartungsanlagen aufgeführt werden müssen, da sonst eine unzulässige Abschnittsbildung in sich zusammenhängender Genehmigungsanträge vorliegt.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen. Mindestens ist jedoch ein schlüssiges Betriebskonzept nachzuweisen, welches den ausschließlichen Zweck eines Zuführungsgleises zur Abstellanlage belegt.

Sofern es sich um ein ausschließliches Zuführungsgleis handelt, welches zum Fahrplanende am Abend eine Zuführung zur Abstellanlage und zum Fahrplanbeginn eine entsprechende Zufuhr zum Betrieb gewährleisten soll, ist ein Begegnungs- und Puffergleis für die Ein- und Ausfahrten zur Abstellanlage nicht notwendig.

Es wird hilfsweise beantragt, dass der Genehmigungsantrag dahingehend geändert wird, auf einen zweigleisigen Streckenabschnitt zu verzichten.

Im Kapitel 2.2.1 des Erläuterungsberichtes wird dargelegt, dass die Realisierung der Abstellgruppe auch ohne das südliche Zuführungsgleis möglich ist. Da somit die Notwendigkeit des Beantragungsgegenstands nicht gegeben ist, ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

Im Kapitel 2.2.1 des Erläuterungsberichtes wird dargelegt, dass Züge aus nördlicher Richtung durch das Überwerfungsbauwerk via Gleis 563 in die Gleise 561 und 562 einfahren um dort zu wenden. Die neuen Gleise werden also keineswegs als ein reines Zuführungsgleis geplant. Rangieren und Wenden geht jedoch weit über den im Antrag genannten Zweck hinaus und ist in den anhängenden Gutachten nicht berücksichtigt worden (insb., aber nicht ausschließlich sei hier das Lärmgutachten genannt, da hier Emissionen durch Rangier- und Wendefahrten nicht berücksichtigt sind).

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

Im Kapitel 2.1 wird dargelegt, dass aus nördlicher und südlicher Richtung eine kreuzende Zufahrt zur Abstellanlage realisiert ist. Eine kreuzungsfreie Zufahrt ist also nicht notwendig.

Zudem wäre eine kreuzungsfreie Zufahrt auf Bestandsbau über eine Alternativlösung (Verlegung der Güterzugstrecke auf die Westseite der neuen Wartungshallen und Abstellgleise) möglich.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

Im Kapitel 3.1 des Erläuterungsberichtes wird dargelegt, dass der Gleisanschluss des Zuführungsgleises unmittelbar an der Weiche 504 bzw. der neuen, anschließenden Weiche 149, erfolgen muss um im weiteren Verlauf einen zweigleisigen Streckenabschnitt realisieren zu können. Da, wie bereits erläutert, ein zweigleisiger Streckenabschnitt für die Funktion eines Zuführungsgleises nicht notwendig ist, kann auch die Ausgleisung (Überwindung des Höhenniveaus) weiter Richtung Norden erfolgen und somit die Belastung für die Anwohner reduziert werden.

Da das Gesamtkonzept nicht schlüssig ist, ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

3. Unzulässigkeit des Deckblattverfahrens

Der vorliegende Genehmigungsantrag enthält eine Vielzahl an wesentlichen Änderungen. Erschwerend kommt hinzu, dass nach wie vor wesentliche Bedenken unserer ersten Einwendungen nicht geklärt sind. Andere Bereiche wurden im erheblichen Umfang überarbeitet. Abschließend ist festzustellen, dass die Änderungen von so wesentlicher Natur sind, dass ein Deckblattverfahren unzulässig ist. Stattdessen ist ein neuer Genehmigungsantrag einzureichen.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen

Mit freundlichen Grüßen