

Regina Jaeger
Dr. med. Matthias Jungck
Werkstattstrasse 57
50733 Köln
Telefon: 0221/4759909
matthias.jungck@netcologne.de

Köln, den 08. August 2022

Dr. med. Matthias Jungck, Werkstattstrasse 57, 50733 Köln

An die
Bezirksregierung Köln
Herr Jochheim o.V.i.A.

50606 Köln

**Planfeststellungsverfahren für den Neubau eines Zuführungsgleises zur
Abstellanlage Köln-Nippes
Hier: Einwendung gegen die geänderten Planunterlagen (3. Deckblatt, Offenlage bis
zum 14.07.2022)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir als Bewohner von Häusern, 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 bisherigen Einwendungen vom 28.06.2008, 30.09.2014 und 17.05.2016 wenden wir zusätzlich ein:

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

1. Lärmbelastung

Gegenüber den bisherigen Planungen wurde nun die Prognose bis zum Jahr 2030 erstellt, die nochmals deutlich erhöhte Zugzahlen auf den Bestandsgleisen vorsieht.

Weiterhin werden immer noch die zukünftig deutlich zunehmenden Immissionen der Bestandsstrecke auf unsere Häuser nicht berücksichtigt. Die Lärmschutzwand 2 ist weiterhin zu kurz ausgelegt. Weder in der aktuellen Planung noch im Lärmschutzsanierungsprogramm ist dieser Abschnitt für Lärmschutz vorgesehen, obwohl an ihm eine der höchsten Lärmbelastungen vorliegt. Weiter südlich (Escher Straße) und weiter nördlich (Etzelstraße) ist Lärmschutz vorhanden. Dabei ist gem. EBA-Umweltleitfaden Teil 6, Ausgabe 12/2012 die gesamte Lärmsituation im Untersuchungsraum zu betrachten. Den Untersuchungsraum hier so eng zu fassen, dass viele durch die neue Lärmsituation belastete Anwohner gar nicht berücksichtigt werden müssen, konterkariert diese Vorgabe.

Es liegt also auch hier weiterhin ein erheblicher Planungsfehler vor, der die Bewohner zukünftig aufgrund der nochmals erhöhten Prognosezahlen noch stärkerem Lärm aussetzt, obwohl dieser schon jetzt lt. GeoPortal.EBA (Lärmindex Tag-Abend-Nacht (LDEN)) zwischen 65 und 69 dB(A) liegt. Im schalltechnischen Gutachten zum zweiten Deckblattverfahren noch mit den Prognosezahlen bis 2025 war von einer Lärmbelastung über 70 dB(A) auszugehen, einem Pegel, der den Tatbestand der Körperverletzung erfüllt. In den aktuellen Planungsunterlagen wird – trotz nochmal erhöhter Prognosezahlen für 2030 - in der Gesamtbetrachtung für keinen der betrachteten Abschnitte mehr der Wert von 70 dB(A) überschritten. Die Gutachter weisen vorsichtshalber darauf hin, dass sich der Zuschnitt der Abschnitte geändert habe und diese daher nicht mit den Abschnitten in

vorherigen Planungsunterlagen vergleichen ließen. Sie bleiben allerdings die Antwort auf die drängendste Frage schuldig: Warum sinkt die prognostizierte Lärmbelastung ohne Lärmschutzmaßnahmen bei erhöhter Zugzahlprognose? Hier drängt sich stark der Verdacht auf, dass die Abschnitte so neu zugeschnitten wurden, dass bloß nirgendwo ein Schallpegel von 70 dB(A) überschritten wird. Ein solches Zuschneiden von Subgruppen nach gewünschtem Ergebnis ist jedoch unzulässig.

Die Simulation der Lärmimmissionen ist auch nicht vollständig: Es werden zwar Bremsvorgänge, Geschwindigkeiten und Zuglängen berücksichtigt, nicht aber Nebenaggregate. Dabei sind gerade z.B. Klimaanlage auf den Zugdächern sehr laut und lärmern auch bei Stillstand des Zuges, der z.B. gerade auf die Einfahrt in das Zuführungsgleis warten muss. Auch ist z.B. Quietschen von Weichen nicht berücksichtigt, was jedoch schon aktuell sehr belastend ist und den Schlaf empfindlich stört, ausgehend von den Weichen zwischen den Gleisen 502 und 503 direkt am Haltepunkt Köln Nippes. Die Bahn ist offenbar nicht in der Lage, diese Geräusche dauerhaft abzustellen.

Wir fordern daher:

- Die Lärmschutzwand 2 ist nach Süden zu verlängern, so dass ein lückenloser Lärmschutz für unsere Häuser entsteht.
- Das schalltechnische Gutachten ist so zu überarbeiten, dass sämtliche Schallemissionsquellen berücksichtigt werden, auch die der Nebenaggregate.
- Für alle Weichen ist Schienenschmierung vorzuschreiben.
- Wir gehen weiterhin davon aus, dass wir zukünftig einem Lärmpegel von mehr als 70 dB(A) ausgesetzt sein werden und somit einer Körperverletzung unterliegen, die nur durch erweiterte Lärmschutzmaßnahmen abgewendet werden kann.

Anmerkung: Natürlich befürworten wir die Errichtung eines durchgehenden Lärmschutzes entlang der gesamten Ostseite des Bahndammes von der Escher Straße bis zur Etzelstraße, damit alle Wohngebiete, die vom Abstellverkehr zusätzlich stark belastet werden, geschützt werden. Da uns dies aber nicht in Gänze betrifft, können wir diese Forderung nicht zum Gegenstand unseres Widerspruches machen.

2. Unzulässiges Planungsvorgehen

Die Vorhabenträgerin hat mit dem dritten Deckblatt nun eine erneut massiv geänderte Planung vorgelegt:

- Die Prognose für die Zugzahlen wurde erneut erhöht und daher das schalltechnische Gutachten neu erarbeitet.
- Es wird nun eine aufwändige Sanierung des Bahndammes geplant, die teilweise in dieses Verfahren aufgenommen wurde.
- Das vorhandene Abstellgleis 510 bleibt nun erhalten, wird verlegt und verlängert, der Bahndamm muss hierfür zusätzlich ertüchtigt werden.
- Es wird mit einer optionalen Erweiterung der Abstellgleise geplant.

Somit hat sich die Planung derart weit von der Ursprungsplanung entfernt, dass hier eine Neuplanung vorliegt, die keine Deckblattverfahren, sondern eine Neueinreichung des Antrages erfordert. Der Versuch der Vorhabenträgerin, die Neuplanung trotzdem in Deckblattverfahren abzuwickeln, hat einzig und allein den Grund, den für Verfahren nach dem 01.01.2015 in der Bundesimmissionsschutzverordnung vorgeschriebenen besseren Schallschutz für die Anwohner zu umgehen. Durch die Änderung wurde der sog. „Schienenbonus“ von 5 dB(A) abgeschafft, d.h. die durch Schienenbonus künstlich niedrig gerechneten Schallimmissionen, die schon so den Tatbestand der Körperverletzung erfüllen, sind in Wirklichkeit noch 5 dB(A) höher, betragen also in der Realität 75 dB(A)! Das schalltechnische Gutachten wurde für das 3. Deckblattverfahren komplett überarbeitet und

an die Prognosezahlen für 2030 angepasst. Daher ist der Plan, für den die Bundesimmissionsschutzverordnung relevant ist, erst am 15.06.2022 offengelegt worden, lange nach der in der BImSchV vorgesehenen, bis zum 01.01.2019 laufenden Übergangsfrist. Außerdem ist für die Bewertung des Vorgehens der Bahn die Begründung für die Übergangsfrist zu beachten, die in der Drucksache 18/1280 der 18. Wahlperiode des Deutschen Bundestages auf S. 92f. zu finden ist. Als Begründung für die Übergangsfrist wird hier angegeben, dass Umplanungen aufgrund der Gesetzesänderung vermieden werden sollen. Da das schalltechnische Gutachten aber sowieso aufgrund der geänderten Zugzahlen mehrfach überarbeitet worden ist, hätte es dabei auch gleich an den wegfallenden „Schienenbonus“ angepasst werden können. Es war nämlich gerade nicht Wille des Gesetzgebers, viele Jahre laufende Uralt-Planungen auf ewige Zeiten den „Schienenbonus“ zu sichern, sondern Umplanungen alleine wegen der Verordnungsänderung zu vermeiden.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Vorhabenträgerin die Belastung der Anwohner durch das Zuführungsgleis schon sehr früh hätte minimieren können: Sie hätte beim Verkauf des Geländes des ehemaligen Ausbesserungswerkes Köln Nippes einen ausreichend breiten Streifen im eigenen Besitz halten müssen, um zukünftige Planungen unter Wahrung der Interessen der Anwohner zu ermöglichen. Dies ist vermutlich zur Erlösmaximierung unterblieben. Zumindest hätte sie aber gegen den Bebauungsplan der Stadt Köln, der Wohnbebauung bis an den Bahndamm heran vorsah, Widerspruch einlegen müssen. Auch das ist unterblieben.

Wir fordern daher:

- Die Planungen sind als Neueinreichung und nicht als Deckblattverfahren zu behandeln.
- Der „Schienenbonus“ darf nicht zur Anwendung kommen, die schalltechnischen Untersuchungen sind daher grundlegend zu überarbeiten.

3. Gefährdung von Leib und Leben durch fehlende Instandsetzung des Bahndamms auf Höhe unserer Häuser und unzureichende Sicherung der Bahnanlagen

Erstmals ist im 3. Deckblattverfahren von erheblichen Schäden am Bahndamm der Bestandsstrecke die Rede. An mehreren Stellen ist von einem „teilweise abgängigem Zustand“ und einem „allgemein noch gerade ausreichenden Gesamtzustand“ (Erläuterungsbericht, S. 23f) die Rede. Daher werden umfangreiche Sanierungsmaßnahmen von der Überquerung über den Parkgürtel bis auf Höhe des Rampenabgangs geplant. Es soll eine komplett neue Betonwand vor den Bahndamm gesetzt werden. Dass nur die Betonvorsatzschale vor Gewölbereihe Block 22-29 in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen wurde und das gleiche Bauwerk weiter südlich – vom Rampenbauwerk bis zur Überquerung der Sechzigstraße, also auf Höhe unserer Häuser und des Haltepunktes Nippes – nicht saniert werden soll, stellt einen massiven Planungsfehler dar. Gerade über diesen Abschnitt sollen die Züge in der Nacht dem Zuführungsgleis zugeführt und am frühen Morgen von diesem wieder aufgenommen werden, d.h. das Bauwerk wird in erheblichem Maße zusätzlich belastet. Unterhalb des Bahndammes liegt ein ständig massiv frequentierter Fuß- und Radweg. Abbrüche vom Bahndamm hätten hier fatale, potentiell tödliche Folgen für die Fußgänger und Radfahrer, können diese doch von aus mehreren Meter Höhe fallenden Betonbrocken erschlagen werden.

Wir fordern daher:

- Das gesamte Bauwerk ist Instand zu setzen, um Gefahr für Leib und Leben abzuwenden.

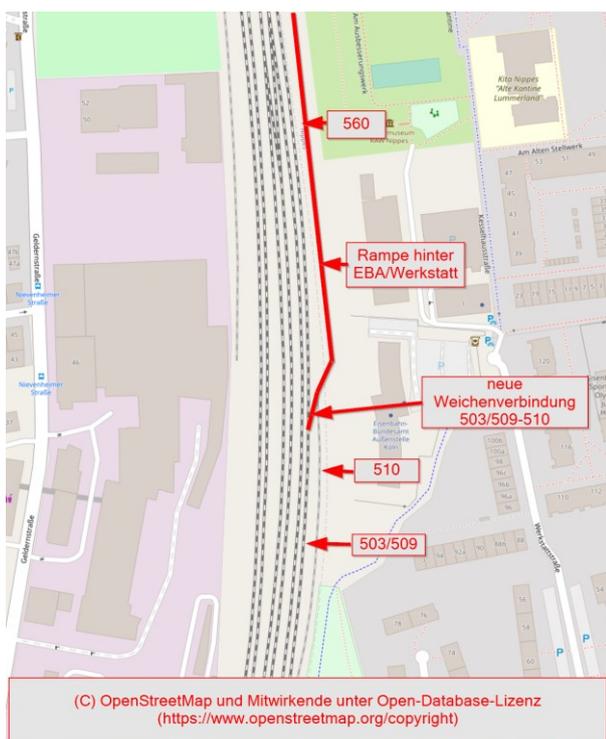
- Die vorzusetzende Stahlbetonwand ist dann mit einem ausreichenden Schallschutz für uns zu versehen.

4. Unzureichende Interessenabwägung durch weiterhin fehlende ausreichende Untersuchung von Alternativen

Die Vorhabenträgerin hat nun im dritten Deckblattverfahren erstmals die durch die Anwohner bereits im ersten Anhörungstermin 6/2009 vorgelegten Alternativen abgewogen, obwohl diese offenbar schon 2011 untersucht wurden (1. Aufgabenstellung in Punkt 17.1). Die betriebstechnisch optimale Lösung, die gleichzeitig die geringsten Beeinträchtigungen für die Anwohner mit sich bringt („Höfer-Variante 2“, Verlegung der Güterzuggleise nach Westen) wird aus Kostengründen abgelehnt. Hierbei wird angemerkt, dass diese Variante durch das mittlerweile errichtete ICE-Instandsetzungswerk deutlich erschwert ist. Das Instandsetzungswerk wurde trotz der Kenntnis des Alternativvorschlages errichtet.

Die „Höfer-Variante 1“, die höhengleiche Anbindung über zusätzliche Weichenverbindungen zwischen Bestandsgleisen, stellt die am wenigsten aufwändige und ebenfalls die Anwohner wenig beeinträchtigende Variante dar. Diese wird aus betriebstechnischen Gründen abgelehnt, da sich damit nicht alle prognostizierten Fahrten in die Abstellgruppe abwickeln ließen. Ausweislich der Unterlage 17, Punkt 17.1 („EBWU Variante Höfer 1“) gemeinsam mit der Präsentation vom 05.04.2018 und vom 06.05.2021, die die Untersuchung auf die Prognosezahlen von 2025 bzw. 2030 aktualisiert, sind hier die sog. Teilfahrstraßenknoten (TFK) 32 und insbesondere 106 limitierend. Über den TFK 106 müssen in den Spitzenzeiten zwischen 21-24 Uhr und 3-5 Uhr 72 Fahrten abgewickelt werden, er hat aber nur eine Kapazität von 60. Es können also 17% der Fahrten so nicht abgewickelt werden. Wesentlicher Grund sind die notwendigen Sperrzeiten für die Kreuzung der Güterzuggleise. Vollkommen unberücksichtigt blieb dabei allerdings, dass ja auch eine nördliche Einfahrt in die Abstellanlage möglich ist (über Gleis 302). Diese Einfahrtmöglichkeit könnte v.a. von Bahnen der S6 bzw. S11 genutzt werden, die in Köln Worringen, Dormagen oder Neuss geendet haben und in die Abstellung fahren müssen. Auch müsste es möglich sein, Fahrten auf 23 Uhr bzw. 6 Uhr zu verlagern, um die dort noch vorhandene Kapazität zu nutzen.

Auch ist auffällig, dass die Situation 2021 gegenüber der Aktualisierung 2018 alleine durch den Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung 10/11 erheblich verbessert werden



Ausfädelung Gleis 560 aus 510, neuer Begegnungsabschnitt (Dank an Florian Benedix)

konnte: Statt knapp 33%, können nur noch 17% der Fahrten nicht abgewickelt werden. Es scheint also durchaus realistisch, dass weitere Weichenverbindungen, z.B. zwischen den Gleisen 108 und 111, die Situation so verbessern, dass alle Fahrten über die südliche, höhengleiche Einfahrt abgewickelt werden können.

Auch eine weitere, naheliegende eingleisige Variante wurde bisher nicht untersucht (s. Abbildung links): Das Abstellgleis 510 wird an seinem nördlichen Ende mit dem Gleis 503/509 verbunden. Das südliche Zuführungsgleis wird als Verlängerung des Gleises 510 auf die Rampe geführt. Auf den ebenerdigen zweigleisigen Abschnitt (561/562) wird verzichtet. Stattdessen wird das Gleis durchgehend eingleisig geführt, wodurch genug Platz für ausreichenden Lärmschutz entstände. Das Gleis könnte

eingehaust und die Einhausung begrünt werden. Zum Schutz der Anwohner vor den zunehmenden Zugfahrten in der Nacht würde der Bestand in voller Länge von der Überführung Sechzigstraße bis zur Überführung Parkgürtel mit einem optimalen Lärmschutz versehen. Diese Variante wäre für die Anwohner weit weniger belastend:

- Das Wäldchen am Bahndamm vor dem Gebäude des Eisenbahnbundesamtes könnte erhalten bleiben.
- Die Rampe würde hinter dem Eisenbahnausbesserungswerk und der Integrationswerkstatt verschwinden.
- Durch den Verzicht auf das Begegnungsgleis würden die Anwohner nicht durch dort parkende Züge mit laufenden Nebenaggregaten belastet, quietschende Weichen würden vermieden.
- Durch die Einhausung würden sowohl die Lärmbelastung als auch die Gefahren für Leib und Leben minimiert.

Diese Vorteile könnten durch minimale Einbußen gegenüber dem bisherigen Konzept erreicht werden: Es müsste lediglich auf den zweigleisigen, ebenerdigen Begegnungsabschnitt verzichtet werden, die Abstellung in Gleis 510 bliebe erhalten und auch ein Begegnungsabschnitt würde entstehen.

Wir fordern daher:

- Bei der Prüfung müssen alle Entlastungsmöglichkeiten für die überlasteten Teilfahrstraßenknoten berücksichtigt werden.
- Bei der Variante Höfer 2 sind für die Kostenbetrachtung stets die baulichen Gegebenheiten von 2009 zu berücksichtigen, da diese Variante behindernde ICE-Werk deutlich später und im Wissen um die Variante gebaut wurde.
- Die durchgehend eingleisige Variante mit nördlicherer Ausfädelung und durchgehend eingleisiger, eingehauster Streckenführung muss untersucht werden.

5. Massive Beeinträchtigung durch die Bautätigkeit

Die Vorhabenträgerin plant ein Großbauprojekt inmitten eines sehr dicht besiedelten Wohngebietes. Ein Großteil der An- und Abfahrten von Baumaterialien soll über die Straße mit großen LKW erfolgen.

Zumindest für die südliche Baustelleneinfahrt über die Werkstattstraße an der Integrationswerkstatt ist das vollkommen unrealistisch und hochgefährlich. Die sehr engen Straßen sind für große Bau-LKW insbesondere in den Kreuzungsbereichen (z.B. Hartwichstraße/Nohlstraße bei der Anfahrt bzw. Nohlstraße/Sechzigstraße bei der Abfahrt nicht befahrbar. Die Baustraße soll entlang des Bahndamms errichtet werden, wo ein stark frequentierter, auch für den Stadtviertel-übergreifenden Verkehr relevanter Fuß- und Radweg verläuft. Sowohl über die Straßen als auch über diesen Weg verlaufen mehrere Schulwege zu den Grundschulen Osterrather Straße und Steinbergerstraße bzw. zu den Gymnasien „Albertus-Magnus“ (Nußbaumerstraße) und „Leonardo-da-Vinci“ (Blücherstraße). Morgendlicher Bauverkehr mit Großfahrzeugen gegen Rad fahrende Schulkinder, da sind schwere Unfälle vorprogrammiert.

Die Bautätigkeit selber mit den Erd-, Ramm- und Oberbauarbeiten wird das Viertel über Jahre in eine Lärm- und Erschütterungshölle verwandeln. Da ist es geradezu zynisch, dass die Gutachter angesichts jahrelanger massivster Lärmbelastung mit Schallpegeln über 80 dB(A) an 917 Immissionsorten argumentieren, dass dies zu vernachlässigen sei, da die vorhandene Lärmbelastung ja schon groß sei. Um noch eins draufzusetzen raten sie von einer Beschränkung der Betriebszeit ab, d.h. es soll grundsätzlich auch möglich sein, in der Nacht zu bauen.

Wir fordern daher:

- Grundsätzlich sind die Lärmschutzwände immer frühestmöglich zu errichten, um den Baulärm frühestmöglich zu reduzieren.
- Der Straßentransport ist zu unterlassen. Nicht nur die Schienen, sondern alle großvolumigen Baumaterialien sind über den parallel verlaufenden Schienenweg an- und abzutransportieren. Dafür ist auch eine vorübergehende und kurzstreckige Eingleisigkeit der S-Bahnstrecke an der Be- und Entladestelle (Gleis 504) in Kauf zu nehmen, entsprechende Weichenverbindungen sind bereits vorhanden (zwischen Gleis 500/501 und 508/509).
- Bau- und Straßentransporttätigkeiten in der Nacht zwischen 22 und 8 Uhr sind zu untersagen. So wäre auch zumindest der Hinweg zur Schule für die Kinder frei von LKW-Verkehr zu bewältigen.

6. Fehlerhaftes Luftschadstoffgutachten

Das Gutachten geht davon aus, dass auf den S-Bahn- und Zuführungsgleisen keine dieselbetriebenen Züge fahren, das ist falsch. Die Triebfahrzeuge der RB25, die ebenfalls über die südliche Zuführung in die Abstellanlage fahren sollen, sind dieselbetrieben.

Wir fordern daher:

- Das Luftschadstoffgutachten muss überarbeitet werden.

7. Unverhältnismäßigkeit der Maßnahme oder unzulässige Abschnittbildung

Die Vorhabenträgerin schreibt, dass erst durch die südliche Zuführung mit 2-gleisigem Begegnungsabschnitt die Abstellgruppe Gleise 111-119 ihre volle Leistungsfähigkeit erreicht (Erläuterungsbericht, S. 12). Für den Betrieb der Abstellgruppe ist die südliche Zuführung aber nicht notwendig, die Abstellanlage kann auch ohne sie betrieben werden. Dies hat die Vorhabenträgerin in einem Rechtsstreit gegen die Ewald Hohn Wohnungsbau GmbH (OVG NRW, Az. 16 D 72/10.AK, BVerwG 7 B 2.13, 7 B 3.13, 7 B 4.13) vorgetragen, um dem Vorwurf der unzulässigen Abschnittbildung zu begegnen. Die fehlende Notwendigkeit lässt sich außerdem an der langen Verfahrensdauer ablesen: Das Verfahren läuft nun seit knapp 15 Jahren, die Bahn hat zwischen den einzelnen Etappen immer viele Jahre verstreichen lassen: 2007-2014 (1. Deckblatt)-2016 (2. Deckblatt)-2022 (3. Deckblatt). Spätestens nach der Inbetriebnahme der Gleise 111-119 2018 hätte sie das Verfahren bei wirklicher Notwendigkeit der südlichen Zuführung erheblich beschleunigen müssen.

Somit wird eine Maßnahme beantragt, die lediglich zur Optimierung des Betriebes der Abstellanlage gewünscht, aber nicht wirklich benötigt wird. Eine Optimierung, die auch durch die immer noch nicht ausreichend berücksichtigten Alternativen erreicht werden könnte. Andererseits entstehen die oben beschriebenen, massiven Beeinträchtigungen der Anwohner durch die Baumaßnahme und den späteren Betrieb, die auch grundgesetzlich geschützte Rechtsgüter wie das Recht auf körperliche Unversehrtheit und das Recht auf Eigentum betreffen.

Wir fordern daher:

- Die Maßnahme ist als in höchstem Maße unverhältnismäßig abzulehnen und die Vorhabenträgerin auf die Alternativen zu verweisen.

Mit freundlichen Grüßen