

Dr.-Ing. Gregor Fernholz und Ulrike Wilms
Lokomotivstr. 68

50733 Köln

Bezirksregierung Köln
Dezernat 25
Zeughausstraße 2-10

50667 Köln

Köln, 02.08.2022

**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 Eigentümer eines mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks, das in unmittelbarer Nähe (ca. 35 Meter) der geplanten neuen Gleise (Gleis 560, 561, 562 und 563) liegt. Die Mitunterzeichner der Unterschriftenlisten sind ebenfalls Anwohner und / oder Eigentümer von Wohnhäusern 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. Zwischen unserem Grundstück und den geplanten neuen Gleisen befindet sich ein viereinhalbgeschossiger Wohnungsbauriegel.

Laut Bekanntmachung der Stadt Köln betreffen die Planänderungen ausschließlich die Planunterlagen der Anlage 13 „Schallgutachten“. Aus dem Erläuterungsbericht, Deckblatt 3, gehen jedoch noch zahlreiche weitere Planänderungen hervor. Insbesondere, aber nicht ausschließlich, sei hier das geänderte und erweiterte Betriebskonzept genannt. Neu sind hier auch Veränderungen im Bau und in der Nutzung des Wendegleis 510. Ebenso werden Änderungen in der Nutzung der geplanten Gleise 561 und 562 aufgeführt, welche zu weiteren Belastungen der Anwohner führen. 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 04.07.2008, vom 30.09.2014 und vom 08.05.2016 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 04.07.2008, vom 30.9.2014 und vom 08.05.2016, dass wir von der geplanten Maßnahme durch folgende Einflüsse persönlich betroffen wären:

1. Notwendigkeit des Bauvorhabens

Die DB Netz AG hat im Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG 7 B 2.13, 7 B 3.13, 7 B 4.13) geltend gemacht, dass die Errichtung des südlichen Zuführgleises zum Betrieb der Abstellanlage nicht zwingend geboten ist. Daher ist der Betrieb der Anlage auch ohne das Zuführgleis nach Aussage der DB Netz AG möglich. Die Alternative, kein südliches Zuführgleis zu bauen, ist damit nachweisbar möglich.

Die DB Netz AG hat nicht nachgewiesen, warum das Vorhaben notwendig ist: Das Schallgutachten der DB Netz AG kommt zu dem Schluss, dass durch keine der untersuchten Maßnahmen die durch die 16. BImSchV vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden können. Die Alternative, auf das südliche Zuführgleis zu verzichten, ist damit gleichzeitig die kostengünstigste Variante, die einen Betrieb der Abstellanlage technisch möglich macht. Die DB Netz AG hat nicht schlüssig begründet, warum diese Alternative ausgeschlossen wird.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

2. Abschnittsbildung

Die Abstellanlage soll mit dem so genannten Teilprojekt 3 erweitert werden. Es wird im Antrag geltend gemacht, dass zur Nutzung dieses Teilprojektes das beantragte Zuführungsgleis gebraucht wird. Dies steht im Widerspruch zur Aussage der DB Netz AG in dem Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht: Das Gleis kann nicht gleichzeitig notwendig und nicht notwendig für den Betrieb der Abstellanlage sein. Wenn die DB Netz AG geltend machen will, dass das südliche Zuführgleis für den Betrieb der Abstellanlage notwendig ist, so ist ein Planfeststellungsverfahren für das gesamte Vorhaben durchzuführen. Deshalb liegt hier in dem Fall, dass die DB Netz AG geltend macht, dass das südliche Zuführgleis notwendig ist, eine unzulässige Abschnittsbildung in sich zusammenhängender Genehmigungsanträge vor.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

3. Unzulässigkeit des Deckblattverfahrens

Der vorliegende Genehmigungsantrag enthält eine Vielzahl an wesentlichen Änderungen. Insbesondere die Neufassung des Schallgutachtens entspricht von seiner Natur nicht einer reinen Änderung, sondern ist als Neuantrag zu werten. 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

4. Lärmbelastung

a. Unzulässigkeit der Zugrundelegung der Anlage 2 der 16. BImSchV in der zum 31.12.2014 geltenden Fassung für die schalltechnische Untersuchung.

Die DB Netz AG macht geltend, dass für die schalltechnische Untersuchung auf Grundlage der Anlage 2 der 16. BImSchV in der zum 31.12.2014 geltenden Fassung zugrunde zu legen ist, da das Planfeststellungsverfahren bereits vor dem 31.12.2014 eröffnet worden ist. Die Auslegung des Plans ist jedoch erst mit der Veröffentlichung des aktuellen schalltechnischen Gutachtens erfolgt. Diese fand jedoch nach dem Stichtag 31.12.2014 statt, so dass die Untersuchung auf Basis der Anlage 2 der aktuell gültigen 16. BImSchV erfolgen muss.

Drucksache 18/1280 des Deutschen Bundestages – 18. Wahlperiode Teil B Zu Artikel 2 (Seite 92) erläutert:

„Mit der Anpassung der Fristen in § 4 Abs. 3 Satz 1 und 2 an die Fristen des § 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 BImSchG neuer Fassung wird auch ein mehrfacher Umstellungsaufwand für schalltechnische Nachweise für Planungsvorhaben für den Entfall des Schienenbonus bei Eisenbahnen einerseits und der Anwendung der geänderten Anlage 2 dieser Verordnung andererseits vermieden.“

Entscheidend ist, dass die Übergangsfrist einen mehrfachen Umstellungsaufwand für schalltechnische Nachweise vermeiden soll. Durch die Notwendigkeit einer kompletten Neuerstellung des Schallgutachtens liegt aber kein mehrfacher Umstellungsaufwand vor, so dass die Untersuchung auf Basis der Anlage 2 der aktuell gültigen 16. BImSchV erfolgen muss.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

b. Unzulässigkeit des Abschlages von 5 dB (A) in der schalltechnischen Untersuchung.

Der aktuell geltende §43 BImSchG (1) legt fest, dass der Abschlag von 5 dB (A) ab dem 1. Januar 2019 nicht mehr anzuwenden ist, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde.

Das Datum der öffentlichen Bekanntmachung des Plans für diesen Abschnitt des Vorhabens ist der 15.06.2022 und liegt damit nach dem Stichtag 1. Januar 2019. Damit ist die Anwendung des Abschlages von 5 dB (A) unzulässig.

Diese Sichtweise wird auch dadurch unterstützt, dass die DB Netz AG im Rahmen der Auslegung der Unterlagen am 15. Juni 2022 geltend macht, dass eine komplette Neuberechnung auf Basis neuer Prognosezahlen für das Jahr 2030 durchgeführt wurde. Damit ist hier als Datum der öffentlichen Bekanntmachung des Plans der 15.06.2022 anzusehen.

Außerdem liegt auch das Datum des Erläuterungsberichtes des Gutachtens, der 28.01.2021, nach dem Stichtag 1. Januar 2019. Damit lagen die letzten 24 Monate der Erstellung des Gutachtens nach dem Stichtag, so dass ausreichend Zeit bestand, eine Erhöhung der Emissionswerte um 5 dB (A) zu berücksichtigen – zumal es sich hier um eine reine Addition der Zahl 5 in den Werten Lr,T und Lr,N der Anlage 2 der 16. BImSchV (Fassung 2006, Seite 11) handelt. Die Nichtberücksichtigung des Schienenbonus wäre somit geboten gewesen.

Auch hier ist die Drucksache 18/1280 des Deutschen Bundestages – 18. Wahlperiode Teil B zu Artikel 2 (Seite 92) zu beachten: Insbesondere die Abschaffung des Schienenbonus von 5 dB (A) wäre bei den Betrachtungen im neuen Schallgutachten mit praktisch vernachlässigbarem Aufwand zu realisieren, da die Emissionswerte einfach um 5 dB (A) erhöht werden können. Daher ist die Anwendung des Abschlages von 5 dB (A) unzulässig.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

c. Fachlicher Mangel im Berechnungsverfahren

Im Schallgutachten wird unter Punkt 3.1 geltend gemacht, dass das Berechnungsprogramm die Reflektion *vorhandener* Stützwände berücksichtigt. Damit werden die Reflektionen durch die geplanten Schallschutzwände nicht berücksichtigt, da diese nicht vorhanden sind, sondern nur geplant. Dies ist insofern relevant, da die Lärmschutzwand 3 zusätzliche Reflektionen des geplanten Zuführgleis und damit zusätzliche Immissionen zur Folge hat. Entsprechendes gilt auch für die Lärmschutzwand 4, da hier sekundäre Reflektionen (Rückwurf des Schalls von der Häuserwand auf die den Häusern zugewandten Seite der Lärmschutzwand) nicht in die Berechnung aufgenommen werden. Da sich durch die Reflektionen die Immissionen erhöhen, sind die für die schalltechnischen Betrachtungen zugrunde liegenden Immissionswerte zwangsläufig zu niedrig.

Damit ist die Berechnung der Immissionen in einem wesentlichen Teil technisch falsch. Die Schlussfolgerungen und vorgeschlagenen Maßnahmen können daher nicht beurteilt werden. Sicher ist nur, dass die Immissionswerte in dem Gutachten zwangsläufig zu niedrig angesetzt sind und damit die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht die vom Gutachten in Aussicht gestellten Immissionswerte erreichen.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

d. Vorrang des aktiven Schallschutzes nicht beachtet.

Das Auswahlkriterium für die gewählten Schutzmaßnahmen sind die niedrigsten Kosten pro gelöstem Schutzfall. Grundsätzlich besteht jedoch ein Vorrang der aktiven vor passiven Maßnahmen. Dies entspricht auch der Sichtweise der DB Netz AG: <https://www.s6-frankfurt-friedberg.de/aktive-und-passive-schallschutzmassnahmen.html>. Entscheidend, so auch die Ansicht der DB Netz AG (ebenda), ist die Realisierbarkeit der aktiven Schallschutzmaßnahme, nicht die niedrigsten Kosten pro gelöstem Schutzfall.

Tatsächlich kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass durchaus aktive Maßnahmen mit einer höheren Anzahl von gelösten Schutzfällen realisierbar sind. Diese Maßnahmen werden aus Kostengründen jedoch unzulässigerweise verworfen.

Diese Auffassung wird auch durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.09.2003 AZ 9A69.02. unterstrichen: Sinngemäß heißt es in der Urteilsbegründung unter Punkt 4, dass durch den Verzicht auf eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände der von § 41 Abs. 2 BImSchG geforderte Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor Maßnahmen des passiven Lärmschutzes nicht beachtet worden ist.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

e. Betrachtung der „wesentlichen Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV

Das Schallgutachten betrachtet bei der Beurteilung, ob eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt, nicht den Aspekt unter §1 Absatz (2) Punkt 1. Auch aus diesem Grund ist die Änderung wesentlich, so dass auch unabhängig von den zwei betrachteten Fällen eine Anspruchsberechtigung dem Grunde nach besteht.

f. Kostenbetrachtung

Der pauschale Satz von €2000 für passive Maßnahmen je I-Ort, der weiterhin eine Überschreitung der Grenzwerte aufweist, ist nicht nachvollziehbar, da er nicht begründet wird. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich um die betroffenen I-Orte im Dachbereich oft um eine leichte, beplankte Holzsparrenkonstruktion und nicht um eine massive Bauweise handelt. Hier sind erhebliche bauliche Maßnahmen zu erwarten. In der Anhörung am 21.11.2017 hat der Eigentümer der Mietshäuser im Bereich „Am Ausbesserungswerk“ bereits darauf hingewiesen, dass entsprechende passive Maßnahmen technisch nur mit hohem Aufwand oder ggf. gar nicht realisierbar sind. Dieser Aspekt ist in der Kostenbetrachtung nicht berücksichtigt. Daher ist die kostenmäßige Betrachtung der aktiven und passiven Maßnahmen fehlerhaft.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

g. Lärmschutzwand LSW 1

Eine Reduzierung der Schutzfälle auf 0 Fälle ist laut Gutachten technisch möglich und auch wirtschaftlich realisierbar: Bei einer Wandhöhe von 8 m wird Vollschutz erreicht. Dabei erhöhen sich die Kosten pro gelösten Schutzfall im Vergleich zu der vorgeschlagenen Lösung (4 m Höhe) von €10.547 auf €12.194. Vor dem Hintergrund des Vorranges des aktiven Schallschutzes ist die Argumentation für eine niedrigere Wand nicht nachvollziehbar und nicht im Einklang mit der aktuellen Rechtsprechung.

Die Problematik des Eingriffes in das Stadtbild kann durch eine entsprechende Gestaltung wie z.B. eine Kombination mit durchsichtigen Elementen im oberen Bereich der Schallschutzwand oder andere optische Maßnahmen gemildert werden. Diese Betrachtung fehlt in dem Gutachten, so dass der Genehmigungsantrag in der vorliegenden Fassung zurückzuweisen ist.

Auch ist das Argument der Reflektionen bei unterschiedlich hohen Schutzwänden LSW 1 und LSW 2 insofern nicht zwingend, als auch die LSW 3 entsprechend erhöht werden kann. Auch hier ist die Frage des Eingriffes in das Stadtbild entsprechend zu betrachten.

h. Lärmschutzwand LSW 2

Auch für die Auswahl der Höhe der LSW 2 von 4 m ist der Vorrang des aktiven Schallschutzes nicht angemessen berücksichtigt. Eine Realisierung einer 8 m hohen Lärmschutzwand ist technisch möglich und würde nur 3 Schutzfälle nicht lösen. Die Erhöhung der Kosten pro gelöstem Schutzfall von €13.828 auf €18.954 ist vor dem Hintergrund des gesetzlichen Vorranges des aktiven Schallschutzes kein zwingendes Ausschlusskriterium. Auch ist es möglich, die Auswirkungen für das Stadtbild für die LSW 2 durch geeignete Maßnahmen abzumildern (siehe LSW 1). Dies gilt besonders, da an dieser Stelle das Stadtbild bereits durch den existierenden, mehrere Meter hohen Bahndamm geprägt ist und der Verlauf der LSW 2 durch den kleinen Wald hinter der Bebauung des Eisenbahnbundesamtes und hinter einem Erdwall verlaufen würde.

Diese Betrachtung fehlt in dem Gutachten, so dass der Genehmigungsantrag in der vorliegenden Fassung zurückzuweisen ist.

i. Lärmschutzwände LSW 3 und LSW 4

Die gemeinsame Betrachtung beider Lärmschutzwände für die Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen in Hinblick auf die gelösten Schutzfälle ist sinnvoll.

Mathematisch betrachtet handelt es sich um ein Optimierungsproblem mit zwei Variablen. Zur Lösung solcher Optimierungsprobleme sind in der einschlägigen Literatur viele Lösungsverfahren bekannt. Das Gutachten folgt keinem dieser anerkannten Verfahren und entspricht nicht dem Stand der Technik. Insofern ist das Gutachten in diesem Punkt wissenschaftlich mangelhaft und das Ergebnis auf Grund dieses Mangels nicht sinnvoll bewertbar, so dass der Genehmigungsantrag in der vorliegenden Fassung zurückzuweisen ist.

Da der Gutachter in der Ausführung zur LSW 1 auf den Zusammenhang der Reflektionen zwischen den LSW 1 und LSW 3 hinweist, ist wissenschaftlich ein Optimierungsproblem mit drei Variablen zu lösen: Die Höhen der Lärmschutzwände LSW 1, LSW 3 und LSW 4. Darüber hinaus ist diese Untersuchung auch mit der Alternative „Einhausung“ (statt LSW 4) zu führen. Insofern ist das Gutachten in diesem Punkt wissenschaftlich mangelhaft und das Ergebnis auf Grund dieses Mangels nicht sinnvoll bewertbar, so dass der Genehmigungsantrag in der vorliegenden Fassung zurückzuweisen ist.

Beispielhaft für die Erläuterung dieses wissenschaftlichen Mangels sei aufgeführt, dass die Höhe von 8 m für die beiden Lärmschutzwände LSW 1 und LSW 3 alle Fälle im Bereich der LSW 1 löst. Leider ist nicht ersichtlich, welche Schutzwirkung sich durch eine Höhe von LSW 3 mit 8 m und den möglichen Höhen von LSW 4 ergeben würde.

Auch für die Lärmschutzwände LSW3 und LSW 4 ist zu berücksichtigen, dass durch entsprechende Maßnahmen die Auswirkungen auf das Stadtbild reduziert werden können. Insbesondere für die LSW 4 ist hier eine sehr gewissenhafte Prüfung möglicher gestalterischer Alternativen vorzunehmen, da diese Wand sich in unmittelbarer Nähe der Bebauung „Am Ausbesserungswerk“ befindet. Zumal sich direkt an der LSW4 sowohl Zugangswege zu den Häusern als auch Kinderspielplätze befinden. Vor diesem Hintergrund ist auch zu prüfen, ob durch eine einspurige Gleisführung in dem Bereich sich nicht eine insgesamt bessere Situation im Hinblick auf den notwendigen aktiven Schallschutz und den Eingriff in das Stadtbild herstellen lassen. An dieser Stelle sei noch einmal darauf hingewiesen, dass die DB Netz AG selber ausgeführt hat, dass das südliche Zuführgleis für den Betrieb der Abstellanlage nicht zwingend erforderlich ist (siehe Abschnitt „Notwendigkeit des Bauvorhabens“): Wenn die Gleise an sich nicht notwendig sind, ist offensichtlich, dass eine zweigleisige Führung erst recht nicht notwendig ist.

Im Übrigen widersprechen wir der Auffassung (Seite 37), dass auf Grund der Art der Gebäude und den bautechnischen Maßnahmen, die bereits bei Erstellung der Häuser „Am Ausbesserungswerk“ ergriffen wurden, prinzipiell keine weiteren ergänzenden Maßnahmen erforderlich sind. Diese Sichtweise entspricht in keinerlei Weise der gesetzlichen Situation, da die Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind. Die Sicherstellung der Konformität der Maßnahmen mit geltendem Recht obliegt der Antragstellerin. Eine abschließende Bewertung von ggf. noch notwendigen passiven Maßnahmen kann erst erfolgen, wenn die realisierbaren aktiven Maßnahmen ausgeschöpft sind.

j. Gesamtlärbetrachtung:

Die Gesamtlärbetrachtung ist auf Basis der vorgelegten Unterlagen nicht nachvollziehbar: Das Gutachten untersucht, wie viele Immissionsorte durch Emissionen, die nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben bestehen, eine Überschreitung von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht aufweisen. Das Gutachten führt aus (Seite 42), dass im Nullfall an insgesamt 203 Immissionsorten diese Pegelwerte überschritten werden. Das Gutachten lässt aber offen, um welche Immissionsorte es sich handelt. Dies ist aber relevant, da ggf. ganz andere Immissionsorte von den Straßen- bzw. Stadtbahnschallemissionen betroffen sind. Beispielhaft seien hier nur die Immissionspunkte 160-163 (Am Ausbesserungswerk 8-14) genannt: Ohne die Immissionen durch den betrachteten Straßen- und Stadtbahnverkehr beurteilen zu können, da die entsprechenden Zahlen nicht in den Auslegungsunterlagen aufgeführt sind, liegt es nahe, dass die dortige Überschreitung der Werte von 60 dB (A) in der Nacht auf Grund der Lage maßgeblich auf den Bahnverkehr zurückzuführen ist. Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass Überschreitungen von Grenzwerten an Immissionsorten betrachtet werden müssen: Das Gutachten weist aber nicht nach, dass die kritischen Bereiche, in denen Grenzwerte überschritten werden, *nicht* auf Grund von Emissionen durch die Bahn erfolgen: Es erfolgt nur der Verweis, dass Immissionen durch Straßen- und Stadtbahnverkehr an nicht genauer spezifizierten Immissionsorten zu Überschreitungen von Grenzwerten führen. Hieraus kann weder technisch noch argumentativ eine Schlussfolgerung gezogen werden. Insbesondere die Schlussfolgerung, dass daher weitere Untersuchungen in Bezug auf den Gesamtlärm hinfällig sind, wird damit durch keinerlei nachvollziehbare Fakten gestützt. Daher ist der Genehmigungsantrag in der vorliegenden Fassung zurückzuweisen.

Außerdem fehlt der weiterführenden Argumentation, dass durch die vorgeschlagenen Maßnahmen sich die Lärmbelastung insgesamt verbessert und damit eine Untersuchung in Bezug auf den Gesamtlärm hinfällig ist, jegliche rechtliche Grundlage. Das Gegenteil ist der Fall: Es ist vom Gesetzgeber ausdrücklich verlangt, dass Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind und somit ist ein Nachweis der Einhaltung zwingend erforderlich. Da dieser Nachweis nicht erbracht wird, sondern nachgewiesen wird, dass die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte mit den beantragten Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens nicht möglich ist, ist der Genehmigungsantrag in der vorliegenden Fassung zurückzuweisen.

5. 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 (Gleis 560 und 561) zu verzichten.

- Im Kapitel 1.1.3 des Erläuterungsberichts wird dargelegt, dass bei der vorgelegten Variante D das Wendegleis 510 erhalten bleibt. Wenn das Wendegleis 510 erhalten bleibt, stellt sich erneut aus betriebstechnischer Sicht die Frage einer Notwendigkeit des Begegnungsgleises. Zahlen zu der genauen Anzahl und zu der zeitlichen Abfolge der Zugbewegungen fehlen. Eine Überprüfung kann nicht stattfinden.

Es wird hilfsweise beantragt, dass der Genehmigungsantrag dahingehend geändert wird, auf einen zweigleisigen Streckenabschnitt (Gleis 560 und 561) zu verzichten, da ein zusätzliches Wendegleis nicht benötigt wird.

- Weiterhin wird im Kapitel 1.1.3 des Erläuterungsberichts behauptet, dass eine Gesamtbetrachtung der 4 Teilabschnitte aufgrund ihrer unterschiedlichen Anlagenkonfigurationen nicht zulässig ist.

Das ist falsch. Der 4. Teilabschnitt, also das hier beantragte Zuführungsgleis, dient, wie der Name schon sagt, der Zuführung zum 2. und 3. Teilabschnitt (Ausbesserungswerk der DB Regio und Abstellanlage). Der 4. Teilabschnitt macht eigenständig keinen Sinn. Weiterhin wird später angemerkt, dass die Variante Höfer 2 erhebliche Auswirkungen auf das Betriebskonzept der ICE-Werkstatt (1. Teilabschnitt) hätte. Das Betriebskonzept der 4 Teilabschnitte ist somit miteinander verknüpft. Deshalb handelt es sich um eine unzulässige Abschnittsbildung.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

- Ebenfalls im Kapitel 1.1.3 des Erläuterungsberichts wird behauptet, dass „die Taktfolge in der Spitzenstunde von und zu den Abstellgleisen nicht erreicht“ werden kann. Da, wie bereits erwähnt, dem Antrag keine Angaben zur Taktfolge beiliegen und nicht erläutert wird was eine Spitzenstunde ist, kann eine Überprüfung nicht stattfinden. Das Betriebskonzept ist unschlüssig.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

- Im Kapitel 2.2.1 des Erläuterungsberichtes wird dargelegt, dass die Zuführung in die Abstellgruppe bereits aus südlicher und nördlicher Richtung realisiert wurde. Die Nutzung der Abstellgruppe ist also nach Angaben der DB auch ohne das südliche Zuführungsgleis möglich.

Da somit die Notwendigkeit des Beantragungsgegenstands nicht gegeben ist, 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 dem Bestandsbau über eine Alternativlösung (Verlegung der Güterzugstrecke auf die Westseite der neuen Wartungshallen und Abstellgleise („Höfer Variante 1“ und „Höfer Variante 2“) 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.

- Im Kapitel 1.1.3 des Erläuterungsberichts wird dargelegt, dass das Wendegleis 510 durch den Einbau der neuen Weiche 149 um 30m verschoben werden soll. Weiterhin soll das Wendegleis um 45m verlängert werden. Ziel: Wendemöglichkeit von Dieseltriebwagen wie sie auf den Strecken der Regionalbahn eingesetzt werden. Diese Wagen werden auf den Strecken 2610, 2615 und 2620 jedoch nicht eingesetzt. Dieseltriebwagen müssen nur der Abstellanlage und dem Ausbesserungswerk zugeführt werden. Die Notwendigkeit einer Wendung im Zuführungsgleis wird in Frage gestellt.

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

- Im Kapitel 1.1.4 wird aufgeführt, dass der zweigleisige Begegnungsabschnitt auch als Wendegleis (Gl. 561) für das verkehrliche Wenden am Hp Köln-Nippes genutzt wird, wenn

das dortige Wendegleis ausnahmsweise nicht zur Verfügung steht. Was ausnahmsweise bedeuten soll, wird nicht definiert. Da es sich beim Genehmigungsantrag um ein Zuführgleis handelt, ist eine Verwendung zum Abpuffern von Betriebsstörungen weder ersichtlich noch im Sinne des Genehmigungsantrags. Hier handelt es eher um eine Erweiterung der Nutzung. Eine Nutzungserweiterung bedingt jedoch einen komplett neuen Genehmigungsantrag. Eine Beantragung über ein Deckblattverfahren ist unzulässig.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

Hilfsweise wird beantragt, die beschriebene Verwendung als Wendegleis zu untersagen.

- Im Kapitel 2.2.2 des Erläuterungsberichts wird behauptet, dass Abstellgruppe Gleise 111 – 119 ihre volle Leistungsfähigkeit erst mit dem Bau des Zuführungsgleis erhält. Somit belegt die Antragstellerin, dass die Teilabschnitte 3 und 4 als zusammenhängende Maßnahme zu betrachten sind. Das bedeutet, dass die Aufteilung in zwei unabhängige Genehmigungsverfahren selbst aus Sicht der Antragstellerin eine unzulässige Abschnittsbildung darstellt.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

- Im Kapitel 2.2.2 des Erläuterungsberichts schreibt die Antragstellerin „Die Zuführung über das neue Gleis und die Abstellung der S-Bahn- und Regionalbahnzüge in den Gleisen 111 – 119 erfolgt sukzessiv in den Abendstunden mit den letzten Betriebsfahrten der jeweiligen Linien. Umgekehrt werden die jeweiligen Linien fahrplanmäßig aus den Abstellgleisen in den frühen Morgenstunden den Betriebsgleisen zugeführt.“ Da sich Betriebschluss und Betriebsbeginn nicht überlappen, ist ein Begegnungsgleis nicht notwendig.

Hilfsweise wird beantragt den zweigleisigen Abschnitt mit den Gleisen 561 und 562 nicht zu genehmigen, da dieser Abschnitt mit dem beschriebenen Konzept nicht notwendig ist.

- Im Kapitel 2.2.2 des Erläuterungsberichts wird eine max. Geschwindigkeit im Bereich vom Gleis 560 von 40 km/h und im weiteren Verlauf über die Gleise 561, 562 und 563 eine max. Geschwindigkeit von 25 km/h beschrieben. Warum hier zwischen den Bereichen eine unterschiedliche max. Geschwindigkeit angenommen wird, ist nicht ersichtlich. Ein offensichtlicher Grund liegt nicht vor. Aus schalltechnischer Sicht (Lärmschutz) und aus sicherheitstechnischer Sicht wird gefordert, die Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke auf 25 km/h zu reduzieren. Hinweis: die geplante Zuführung führt mit den Gleisen 560, 561, 562 und in Teilen von Gleis 563 entlang von Fußwegen und Spielstraßen. Als Schutz vor dem Betreten der Gleise dient nur eine 2m hohe LSW.

Hilfsweise wird beantragt, die max. Geschwindigkeit auf einheitlich 25 km/h zu begrenzen.

- Im Erläuterungsbericht Kapitel 3.1.1 wird bei der Betrachtung der „Höfer Variante 1“ beschrieben, dass die notwendige Taktfolge nicht erreicht werden kann. Es wurden jedoch nicht alle Möglichkeiten bei der Überprüfung ausgeschöpft. Durch den Einbau zusätzlicher Weichen auf / an den Bestandsgleisen kann die Abstellanlage auch von Süden erreicht werden und ein Wenden ist ebenfalls möglich. Somit wird ein zusätzliches Zuführungsgleis wie beantragt nicht benötigt.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

6. Standortwahl

- Im Kapitel 1.1.2 des Erläuterungsberichts wird darauf verwiesen, dass 8 Standorte auf Ihre Eignung überprüft wurden. Als Ergebnis wird angegeben, dass nur der Standort Köln-Nippes die Anforderungen erfüllt. Im Erläuterungsbericht fehlt außer einer pauschalen Kostenaussage für den Standort Hürth-Kalscheuren eine Begründung, warum die einzelnen Standorte verworfen werden "mussten". Es fehlt eine Aufschlüsselung der Hauptkostentreiber. Zudem ist hier erneut ersichtlich, dass es eine unzulässige Abschnittsbildung in einzelne Bauabschnitte gegeben hat. Teile der Abstellanlage wurden am Abschnitt 3 bereits realisiert. Bei einer Anlagenerstellung an einem alternativen Standort hätten diese Kosten eingespart werden können.

Da die Standortauswahl nicht schlüssig ist, ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

- Sofern der Standort Köln-Nippes bevorzugt werden soll, liegt mit der sogenannten Variante „Höfer 2“ eine Lösung vor, bei der Einflüsse auf die Bevölkerung reduziert werden können. Weiterhin sind unter der Annahme, dass die Höfer Variante 2 für den Standort Nippes zu bevorzugen ist, ein Kostenvorteil des Standort Hürth-Kalscheuren gegeben.

Hilfsweise wird beantragt, dass der Genehmigungsantrag dahingehend geändert wird, dass ein nachvollziehbarer Kostenvergleich für alle geprüften Standorte im Vergleich zur „Höfer Variante 2“ am Standort Köln-Nippes durchgeführt und dem Genehmigungsantrag angefügt wird.

- Im Erläuterungsbericht Kapitel 3.1.1, Teilbetrachtung Variante 3 (Höfer Variante 2) wird beschrieben, dass die Variante technisch möglich ist. Die Variante 2 wird nur aus Kostengründen verworfen. Dabei wird auf den Einfluss auf das bereits im Betrieb befindliche ICE-Ausbesserungswerk verwiesen. Auf diesen Einfluss haben wir als Einwender bereits in unserem Einspruch zum 1. Deckblatt hingewiesen! Zu diesem Zeitpunkt hätte die Variante Höfer 2 noch bei den Planungen des ICE Ausbesserungswerks berücksichtigt werden können. Mehrkosten, die heute deswegen anfallen, beruhen also auf einem Planungsfehler der Antragstellerin und können im Kostenvergleich nicht berücksichtigt werden. Die Kostenbetrachtung im Variantenvergleich ist somit unvollständig.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

Zudem belegt die Antragstellerin, dass eine unzulässige Abschnittsbildung durchgeführt wurde.

Auch aus diesem Grund ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

- Im Erläuterungsbericht Kapitel 3.1.1, Teilbetrachtung Variante 3 (Höfer Variante 2) wird darauf verwiesen, dass „auch im Hinblick auf den sparsamen Umgang mit dem Etat“ die Variante keine Option darstellt. Die Kosten für den sekundären Schallschutz werden bei der beantragten Variante jedoch nicht berücksichtigt. Der Kostenvergleich ist also unvollständig.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

7. Personenschutz

- Im Kapitel 3.1 des Erläuterungsberichts wird die bauliche Ausführung beschrieben. Die LSW 3 im ebenerdigen Bereich der Gleise 560, 561, 562 und 563 soll mit einer Höhe von 2m realisiert werden. Eine so niedrige Lärmschutzwand erleichtert ein Besteigen der Oberleitungsmasten, welche in die Lärmschutzwand integriert werden, durch Personen wie z. B. spielende Kinder. Sowohl die Lärmschutzwand als auch die Oberleitungsmasten grenzen unmittelbar an Privatgrund, u. a. an Spielplätze. Somit besteht Lebensgefahr!

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

- Im Kapitel 3.3.3 des Erläuterungsberichts werden die Ausführungsbreiten im Bereich des so genannten Begegnungsabschnitts beschrieben. Fälschlicherweise wird für ein Gleis ein Begrenzungsmaß von 1,70m angenommen, da ausgeführt wird, dass ein Zugbewegung nur auf einem Gleis stattfindet. Grundsätzlich finden aber auf beiden Gleisen Bewegungen statt. Somit müssen auch die Begrenzungsmaße für beide Gleise mit der beantragten Höchstgeschwindigkeit (40 km/h für diesen Abschnitt) übereinstimmen. Unter den Abgaben im Kapitel 3.5.4 kann ein Baumaß für den Oberleitungsmast und der Schallschutzwand von mindestens 1,67m angenommen werden. Somit ergibt sich:

1,67m Oberleitungsmast / LSW
1,0 m Weg
1,85 m Mindestabstand
1,85 m Begrenzungsmaß v=40km/h
1,0m Weg
1,85 m Mindestabstand
1,85 m Begrenzungsmaß v=40km/h
= 11,07m

Das vorhandene Maß beträgt 10,80m. Somit kann die Sicherheit gemäß UVV nicht eingehalten werden.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

Hilfsweise wird beantragt, den zweigleisigen Abschnitt nicht zu genehmigen.

- Im Kapitel 3.6.2 des Erläuterungsberichts wird eine Mindestbreite der Verkehrswege von 1,0m ausgeführt. Es wird weiterhin ausgeführt: „In Bereichen von kurzen Einbauten kann die Breite teilweise darunter liegen.“ Eine Begründung wird nicht gegeben. Da die Verkehrswege auch als Fluchtwege dienen, ist eine Unterschreitung der Mindestbreite nicht zulässig.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

8. Verminderung des Wohnwerts

Im Standortvergleich werden ausschließlich die Kosten für die bauliche Errichtung der Anlagen verglichen. Es fehlt jedoch der Hinweis auf die Kosten des sekundären Schallschutzes und insbesondere eine Berechnung eines Wertverlustes für die Eigentümer im angrenzenden Wohnviertel. In der geplanten Version wird auf den Wohnwert des Viertels keine Rücksicht genommen.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

Hilfsweise wird beantragt, die Lärmschutzwände gestalterisch hochwertig, z. B. durch eine Begrünung auszuführen.

9. Umweltverträglichkeit

Aus dem Erläuterungsbericht Kapitel 3.10.1 geht nicht hervor, mit welchem Stand der Umweltverträglichkeitsstudie die Auswirkungen auf die Umwelt beurteilt werden. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2014 wurde die Pionierart Blauflügelige Ödlandschrecke nachgewiesen. Ein Schutz derselben wird durch die Antragstellerin nicht nachgewiesen

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

10. Durchführung der Baumaßnahme

Der in der Bauplanung vorgesehene Baustreifen in Breite von 2 Metern belegt im Bereich der Bebauung „Am Ausbesserungswerk“ eine Feuerwehraufstellfläche. Feuerwehraufstellflächen sind jedoch zu jeder Zeit frei und zugänglich zu halten, so dass eine Nutzung als Baustreifen ausgeschlossen ist. Daher ist die Planung der Durchführung des Bauvorhabens aus Sicht der Brandbekämpfung und der Rettung von Personen im Brandfall nicht konform mit den Vorgaben des Brandschutzes.

Daher ist der Genehmigungsantrag in der vorliegenden Fassung zurückzuweisen.

11. Gesundheitliche Belastung der Anwohner

Die Antragstellerin plant auf dem südlichen Zuführungsgleis auch dieselbetriebene Züge fahren und auf dem geplanten zweigleisigen Abschnitt auch parken und Wenden zu lassen. Hierdurch entstehen zusätzliche Belastungen für die Anwohner durch Lärm und insbesondere durch Feinstaub. Im Luftschadstoffgutachten werden die Belastungen durch Feinstaub der dieselbetriebenen Züge nicht berücksichtigt.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

Hilfsweise wird beantragt das Luftschadstoffgutachten zu überarbeiten.

Auf dem Geoportal der Stadt Köln (Planungshinweiskarte Hitze und Trinkbrunnen - Stadt Köln (stadt-koeln.de) sind Hitzebelastungskarten für das Stadtgebiet einsehbar. Der Stadtteil Nippes ist hoch belastet. Das Gebiet auf dem das südliche Zuführungsgleis gebaut werden soll dient als wichtige Frischluftschneise welche zur Kühlung und damit zu gesunden Lebensverhältnissen für

das gesamte Viertel beiträgt. Vor dem Hintergrund, dass mit den Varianten Höfer 1 und Höfer 2 Möglichkeiten vorliegen die Frischluftschneise zu erhalten, ist die Planung der Antragstellerin in der vorliegen Fassung abzulehnen.

Insofern ist der Genehmigungsantrag unzulässig und zurückzuweisen.

(Gregor Fernholz)

(Ulrike Wilms)

Anlage: Unterschriftlisten