

**Verstoß der Bundesrepublik Deutschland gegen EU-Verordnungen 1315/2013 und 1316/2013**

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 zwischen Oberhausen und Emmerich als Bestandteil der transeuropäischen Eisenbahnverkehrsverbindung Rotterdam-Genua

---

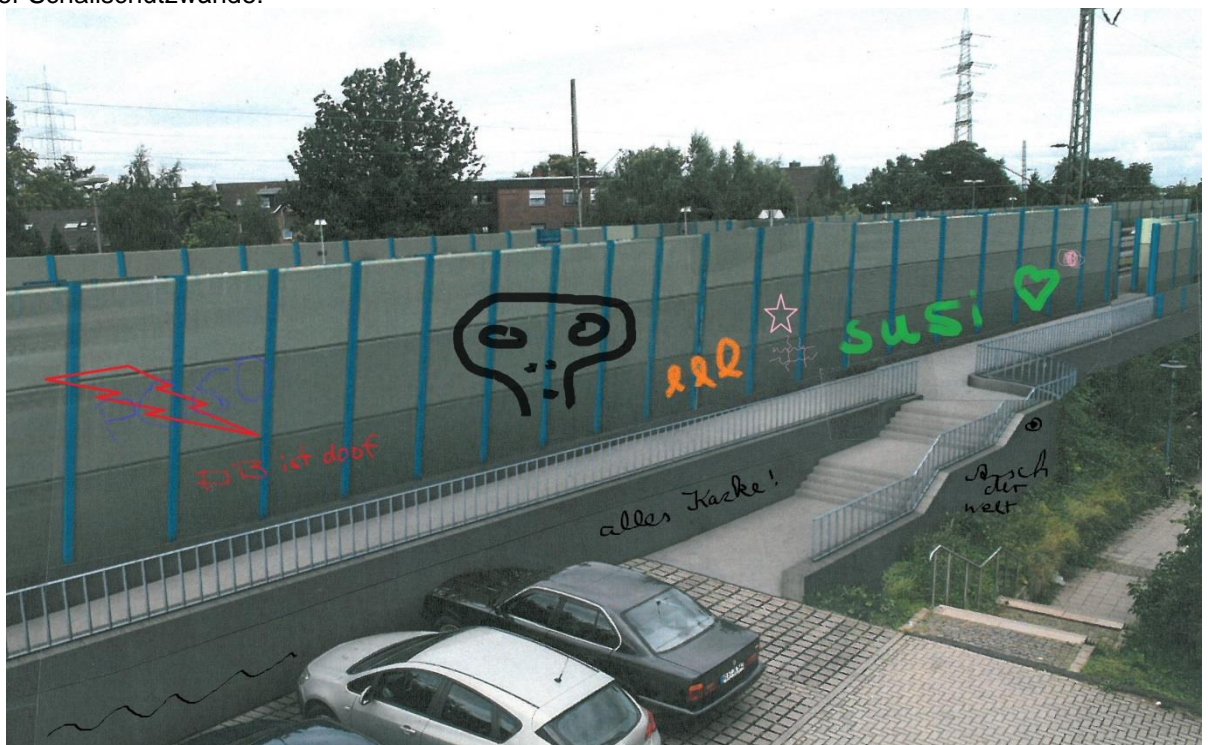
Die Bundesrepublik Deutschland verletzt das Recht auf Gewährleistung einer menschenwürdigen Umwelt  
(Schutzgut „Mensch“ im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung)

1. Bahnhöfe
2. Schallschutzwände

**1. Gestaltung der Bahnhöfe am Beispiel der Bahnhöfe in Voerde**

Im Bahnhof darf kein Angstraum zwischen meterhohen Lärmschutzwänden entstehen, wobei die Bahnsteige von außen an keiner Stelle mehr einsehbar sind. Eine solche Lösung ist für sämtliche Bahnhöfe der betroffenen Städte an dem deutschen Teil der Betuwe-Route zwischen Oberhausen und Emmerich vorgesehen.

Beispielhaft die Fotomontage für den Bahnhof Voerde-Friedrichsfeld unter Verwendung nicht transparenter Schallschutzwände:



Oder der Bahnhof Voerde – ohne transparente Wände ein Angstraum auch bei Tageslicht.

## **Anlage 4** zum Schreiben an den Präsidenten der EU-Kommission vom 8. April 2015

### **Verstoß der Bundesrepublik Deutschland gegen EU-Verordnungen 1315/2013 und 1316/2013**

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 zwischen Oberhausen und Emmerich als Bestandteil der transeuropäischen Eisenbahnverkehrsverbindung Rotterdam-Genua

---

Die Stadt Voerde sowie die übrigen betroffenen Städte haben einen Alternativvorschlag unter Einbindung eines Schallgutachters entwickelt, der die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte sicherstellt und gleichzeitig das Stadtbild ausreichend wahrt. Entgegen den Behauptungen der Bahn sind, insbesondere auf der Grundlage der Schall 03 / 2012, die auf der Grundlage der aktuellen Fassung der 16. BImSchV eingeführt wurde, entsprechende Berechnungen ohne weiteres möglich. Entsprechende Berechnungen verweigert die Bahn jedoch. Die durch transparente Wände verursachten Schallreflexionen im Bereich des Bahnhofs bewegen sich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle, so dass auch die auftretenden Schallreflexionen nicht gegen eine umweltverträgliche und menschenwürdige Gestaltung der Bahnhöfe sprechen.

Nachfolgend ist das von den betroffenen Städten entwickelte Modell des Schallschutzes im Bereich der Bahnhöfe – unter Einsatz von transparenten Elementen, die im oberen Bereich eine Rundung beinhalten – dargestellt:



**Diese Lösungsvorschläge wurden von der DB Netz AG noch nicht einmal angesprochen, geschweige denn entsprechende Alternativen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht.**

## **2. Gestaltung der Lärmschutzwände**

Die Lärmschutzwände müssen zwingend eingegrünt werden, da sie sich sonst schlimmer als die frühere Berliner Mauer trennend durch das gesamte Stadtgebiet ziehen. Dabei sind die Lärmschutzwände auch von der optischen Wirkung her wesentlich erdrückender als dies aufgrund der Höhenangaben in den Planfeststellungsunterlagen ersichtlich wird. Es wird nämlich die Höhe über dem Niveau der Schienenstrecke angegeben. Da diese auf einer Dammlage liegt, muss die Dammhöhe ebenfalls ausgeglichen werden, so dass den Höhenangaben der Bahn von 3 – 4,5 m noch 1 bis 1,5 m hinzuzuaddieren sind, die für die optische Wahrnehmung ebenfalls entscheidend sind. Folgendes Foto zeigt die erdrückende Wirkung der in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Lärmschutzwände:

**Verstoß der Bundesrepublik Deutschland gegen EU-Verordnungen 1315/2013 und 1316/2013**

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 zwischen Oberhausen und Emmerich als Bestandteil der transeuropäischen Eisenbahnverkehrsverbindung Rotterdam-Genua

---



Angemessen wäre es, dass das von der Stadt Voerde sowie von weiteren betroffenen Städten im Wege der Bürgerbeteiligung entwickelte Gestaltungsleitbild verwirklicht und dessen Einhaltung in der Planfeststellung zwingend geregelt wird. Insbesondere müssen an den von den betroffenen Städten ermittelten Sichtachsen transparente Lärmschutzwände hergestellt werden.

Es trifft in diesem Zusammenhang nicht zu, dass aufgrund einer ungenügenden Schalladsorption transparente Lärmschutzelemente nicht ausreichend wirksam seien. Insofern wird auf das von den betroffenen Städten eingeholte Gutachten, das sie zum Gegenstand ihrer Einwendungen gemacht hat, verwiesen, das belegt, dass mit zusätzlichen Maßnahmen auch beim Einbau transparenter Elemente die Vorgaben zum Verkehrslärmschutz eingehalten werden können. Gerade die Ende 2014 für den Anwendungsbereich der 16. BImSchV eingeführte Schall 03 (2012), die für noch laufende Planfeststellungsverfahren aber nicht angewandt werden soll, ermöglicht solche Berechnungen ohne weiteres. Zur näheren Erläuterung – wie Sichtachsen hergestellt werden können – sei verwiesen auf die nachfolgende Darstellung, die Gegenstand des genannten Leitbildes sind:

