



Vorgezogene Schließung des BÜ Jahnstraße Bahn-km 58,681

PFA 3.4

Erläuterungsbericht zum Antrag auf Erlass einer
vorläufigen Anordnung nach § 18 Abs. 2 AEG

1 Gegenstand des Antrags auf vorläufige Anordnung nach § 18 Abs. 2 AEG	3
2 Maßnahme zur vorgezogenen Schließung des BÜ Jahnstraße	4
2.1 Beschreibung der Maßnahme	4
2.2 1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis	5
3 Reversibilität der Maßnahme (§18 Abs. 2 Nr. 1 AEG)	6
4 Öffentliches Interesse an dem vorzeitigen Beginn (§18 Abs. 2 Nr. 2 AEG)	7
5 Prognose einer Entscheidung zugunsten des Gesamtvorhabens (§18 Abs. 2 Nr. 3 AEG)	8
6 Wahrung der nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen (§18 Abs. 2 Nr. 4)	9

1 Gegenstand des Antrags auf vorläufige Anordnung nach § 18 Abs. 2 AEG

Gegenstand der vorläufigen Anordnung nach § 18 Abs. 2 Satz 1 AEG können vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung einer Eisenbahnbetriebsanlage sein. Das Planfeststellungsverfahren muss eingeleitet sein.

Gegenstand des vorliegenden Antrags auf vorläufige Anordnung ist der Ersatzloser Rückbau des Bahnübergangs (BÜ) Jahnstraße Bahn-km 58,681.

Die vorstehend genannte Maßnahme, die Gegenstand der vorläufigen Anordnung sein soll, ist Gegenstand des Planfeststellungsantrags im anhängigen Planfeststellungsverfahren Az. 541ppa003-2300#006 für das Vorhaben ABS 46/2 - Dreigleisiger Ausbau und Bahnübergangsbeseitigungen, Planfeststellungsabschnitt 3.4, in Emmerich, Bahn-km 57,700 bis 65,000 der Strecke 2270 Oberhausen - Emmerich - (DB-Grenze). Der Antrag zum Planfeststellungsverfahren wurde am 08.05.2013 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Die Maßnahme „ersatzloser Rückbau des BÜ Jahnstraße“ ist Bestandteil der am 08.05.2013 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereichten Genehmigungsplanung. Sie gehört daher zum Vorhaben. Sie ist auch tauglicher Gegenstand der vorläufigen Anordnung: Die Maßnahme lässt sich als „Teilmaßnahme“ zum Bau einer Eisenbahnbetriebsanlage qualifizieren.

Das Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsverfahren im PFA 3.4 wurde am 16.03.2023 abgeschlossen. Die Anhörung ist damit erfolgt. Der Planfeststellungsbeschluss liegt zum Zeitpunkt der Antragseinreichung des Antrages auf vorläufige Anordnung noch nicht vor.

2 Maßnahme zur vorgezogenen Schließung des BÜ Jahnstraße

2.1 Beschreibung der Maßnahme

Die Gemeindestraße Jahnstraße kreuzt die Eisenbahnstrecke (Nr. 2270) von Oberhausen nach Emmerich in Bahn-km 58,681 höhengleich. Der Bahnübergang ist technisch gesichert. Die vorhandene Sicherung erfolgt mittels BÜSA der Bauform BÜS72D mit Anrufschränke. Diese wird erst über einen „Anruf“ beim Fahrdienstleiter geöffnet und nach der Überquerung wieder geschlossen. Beteiligte an der Kreuzung sind die DB InfraGO AG als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt Emmerich als Baulastträger der Straße.

Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs ist es erforderlich, den Bahnübergang zu beseitigen. Der Straßenverkehr wird danach über das bestehende Straßennetz geführt. Die nächsten Kreuzungsmöglichkeiten bilden bis zur Herstellung der neuen EÜ Broichstraße in km 56,740 der BÜ Broichstraße im PFA 3.3 und die ausgebaute EÜ Weseler Straße in km 59,446. Die neue EÜ Broichstraße ersetzt nach Fertigstellung den BÜ Broichstraße.

Es handelt sich bei der Kreuzungsmaßnahme um eine Änderung einer Kreuzung im Sinne der §§ 3, 13 Abs. 2 EKRg.

Zur Schließung des BÜ wird im Bereich der Gleisanlagen der DB InfraGO AG der BÜ-Belag (hier: Asphalt und STRAIL-Platten im direkten Gleisbereich), die Andreaskreuze sowie die Schrankenanlagen und der Asphalt bis zur Zaunanlage zurückgebaut und der Regelbettungsquerschnitt der Gleisanlage wiederhergestellt. Der Rückbau der Schrankenanlage und der Andreaskreuze ist aus Sicherheitsgründen in Abstimmung mit dem Kreuzungspartner, der Stadt Emmerich, zur deutlichen Kennzeichnung der Aufhebung des Bahnübergangs erforderlich. Zudem ist eine straßenseitige Absperrung mithilfe einer Zaunanlage (Stabgitterzaun) durchzuführen. Hierzu werden die vor Ort vorhandenen Zaunanlagen in Abstimmung mit der Stadt Emmerich angepasst. Zur Wiederherstellung des Regelbettungsquerschnitts wird das Regelquerschnittsprofil dergestalt angepasst, dass im Endzustand kein Höhenunterschied besteht.

Im Rahmen der weitergeführten LST (Leit- und Sicherungstechnik) - und TK (Telekommunikationstechnik) -Planung (Ausführungsplanung) muss aufgrund von technischen Gesichtspunkten ebenfalls das bestehende Betonschaltheus zurückgebaut werden.

Da es sich um einen Bahnübergang handelt, welcher in Abhängigkeit zu der Streckensignalisierung steht, wird die Schnittstelle in den Stellwerken gebrückt, um die Leit- und Sicherungstechnik auf den neuen Zustand der Strecke anzupassen.

Im Rahmen des Rückbaus der bestehenden Anlage des Bahnübergangs Jahnstraße werden sämtliche Arbeiten ausschließlich auf dem Gelände der Deutschen Bahn innerhalb des Gleisbereichs ausgeführt. Das betroffene Grundstück (Flur 8, Flurstück 219) befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn (vgl. Anlage 3, PFA 3.4, 9.2 Grunderwerbsverzeichnis, Stadt / Gemeinde: Emmerich am Rhein, Gemarkung: Vrasselt (053408), Seite 6, lfd. Nr. 502.

2.2 1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

Wasserrechtliche Erlaubnisse sind nicht erforderlich.

3 Reversibilität der Maßnahme (§18 Abs. 2 Nr. 1 AEG)

Die Maßnahme ist reversibel. Die vorläufige Anordnung hat lediglich die unter Kapitel 1 näher beschriebene Maßnahme zum Gegenstand.

Für den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht erlassen wird, wäre eine Wiederherstellung der Kreuzungsmöglichkeit gegeben. Hierzu müsste die BÜ-Befestigung, bestehend aus STRAIL-Innenplatten und einem Asphaltbelag sowie die Andreaskreuze und die Schrankenanlage in einer Sperrpause wieder eingebaut werden. Die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik können ebenfalls wiederaufgebaut werden. Hierzu muss das Betonschaltheus wieder aufgebaut werden und die entsprechende Verkabelung sichergestellt werden. Dieses wird bis zu diesem Zeitpunkt durch eine zusätzliche straßenseitige Absperrung gesichert. Diese Sicherung kann bei einer Wiederherstellung der Kreuzungsmöglichkeit wieder aufgehoben werden.

Die Anpassungen im Stellwerk sind reversibel. Auch hier werden finale hard- und softwareseitige Änderungen erst mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt.

4 Öffentliches Interesse an dem vorzeitigen Beginn (§18 Abs. 2 Nr. 2 AEG)

Die Ausbaustrecke (ABS 46/2) (Amsterdam-) Grenze D/NL- Emmerich - Oberhausen ist im BVWP (Bundesverkehrswegeplan) als Maßnahme Nr. 9 im vordringlichen Bedarf definiert. Die rund 73 Kilometer lange Strecke Emmerich–Oberhausen ist ein Teilstück des wichtigen europäischen Güterverkehrskorridors von Rotterdam nach Genua. In direktem Anschluss an die Betuwe-Liniestell sie die Verbindung zwischen den niederländischen Nordseehäfen und dem westlichen Ruhrgebiet her. Zugleich ist sie Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und verbindet im Nahverkehr den nördlichen Niederrhein mit den Großstädten der Rheinschiene und des Ruhrgebiets. Durch den stetig wachsenden Güter- und Personenverkehr hat die zweigleisige Strecke ihre Leistungsgrenze erreicht. Ziel des durchgehenden dreigleisigen Ausbaus ist es, die Streckenkapazität zu erweitern und die betrieblichen Abläufe zu optimieren. Damit wird die Qualität des gesamten Schienenverkehrs der Region, auch des Nahverkehrs, langfristig gesteigert und die wirtschaftliche Bedeutung des Ruhrgebiets gestärkt. Weiterer Vorteil des Ausbauvorhabens ist die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen. Ein wesentlicher Bestandteil der Inbetriebnahme der Ausbaustrecke ist die Fertigstellung der Bahnbaumaßnahmen im PFA 3.4.

Aufgrund der vorliegenden Streckensperrungen im Jahr 2025 werden eine Vielzahl von Instandhaltungsmaßnahmen entlang der Streckengleise der 2270 gebündelt. Hierzu zählt auch eine Gleiserneuerung beider Streckengleise im Bereich von Bahn-km 56,870 bis Bahn-km 59,550. Im Bereich dieser Erneuerungsmaßnahme befindet sich der hier beschriebene Bahnübergang. Zur Durchführung einer vollständigen Sanierung des Oberbaus sind auch die Schienen, die Schwellen und die Bettung im direkten Bereich des Bahnübergangs zu ersetzen. Auf diese Weise ist ein Ausbau und anschließender Wiedereinbau des Bahnübergangs zwingend erforderlich, um diesen wieder in seinen Ausgangszustand zu versetzen.

Die Dringlichkeit und das öffentliche Interesse des vorzeitigen Beginns der vorgezogenen Schließung des Bahnübergangs geht allein dadurch einher, dass eine mehrfache Ausführung des Ein- und Ausbaus der Anlage des Bahnübergangs im Interesse aller Betroffenen zu vermeiden ist.

Hierdurch können mehrfach auftretende Emissionen durch Baulärm, mehrfache Streckensperrungen, mehrfache Kosten zum Ein- und Ausbau der BÜ-Komponenten und auch alle weiteren Konfliktpunkte, die durch Bahnübergänge aufgeworfen werden, vermieden werden.

Da die Gleiserneuerungsmaßnahmen im Juli/ August 2025 stattfinden, kann dies nur erfolgen, wenn in diesem Zuge auch eine Schließung des BÜs vorzeitig erfolgen kann. Da der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 3.4 nicht rechtzeitig mit dem hier aufgeführten Zeitplan einhergeht, ist der Erlass der vorläufigen Anordnung zwingend erforderlich.

5 Prognose einer Entscheidung zugunsten des Gesamtvorhabens (§18 Abs. 2 Nr. 3 AEG)

Eine Entscheidung zu Gunsten der Vorhabenträgerin bezogen auf das Gesamtvorhaben ist zu erwarten.

Das Anhörungsverfahren ist abgeschlossen. Der Anhörungsbericht liegt dem EisenbahnBundesamt vor. Im Zuge des Anhörungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin auf die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen erwidert. Aus Sicht der Vorhabenträgerin rechtfertigt das Ergebnis des Anhörungsverfahrens die Einschätzung, dass einer positiven Entscheidung zugunsten der Vorhabenträgerin keine Gesichtspunkte entgegenstehen, die nicht durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können.

Es liegen auch alle Unterlagen vor, die erforderlich sind, um die von der Teilmaßnahme selbst ausgehenden Umwelteinwirkungen bewerten zu können. Insoweit verweist die Eine Entscheidung zu Gunsten der Vorhabenträgerin bezogen auf das Gesamtvorhaben ist zu erwarten.

Genehmigungsplanung und insoweit insbesondere auf die Anlage 12 Umweltverträglichkeitsstudie.

Das Planfeststellungsverfahren hat damit einen Stand erreicht, der für die prognostische Aussage, dass mit einer Entscheidung zu Gunsten der Vorhabenträgerin, der DB InfraGO AG, zu rechnen ist, genügend tragfähig ist.

6 Wahrung der nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen (§18 Abs. 2 Nr. 4)

Die nach §74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigen Interessen sind gewahrt.

Mit der beantragten Maßnahme sind keine unzumutbaren Auswirkungen auf Rechte anderer im Sinne von §74 Abs. 2 VwVfG verbunden. Die Stadt Emmerich hat dem ersatzlosen Rückbau des BÜ Jahnstr. mit Ratsbeschluss vom 03.02.2009 zugestimmt. Die Vorlage zur Ratssitzung zu der hierzugehörigen Kreuzungsvereinbarung, in welcher auch eine vorgezogene Schließung thematisiert wird, fügen wir Ihnen zur Information bei. Zudem sind alternative Querungsmöglichkeiten im näheren Umkreis gegeben, so dass die nach §74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen gewahrt sind. Die nächsten Kreuzungsmöglichkeiten bilden bis zur Herstellung der neuen EÜ Broichstraße in km 56,740 der BÜ Broichstraße im PFA3.3 und die ausgebaute EÜ Weseler Straße in km 59,446. Die neue EÜ Broichstraße ersetzt nach Fertigstellung den BÜ Broichstraße.