

Fragen an das Info-Center

grün= keine Antwort erhalten
Trotz zweiter Aufforderung

Frage der IG BISS:

Wie lange werden die Schranken geöffnet sein, wenn die Blockverdichtung eingeführt wird?

Antwort der DB Netze:

Die hier erfragten, fachtechnisch sogenannten „maximalen Annäherungszeiten der Bahnübergänge (Schließzeiten)“ nach der Blockverdichtung werden für alle Bahnübergänge ermittelt. In einer Gegenüberstellung werden die bestehenden, den durch die Blockverdichtung veränderten Werten, gegenübergestellt. Im Zuge der noch bevorstehenden Anhörungsverfahren und Offenlage der Planfeststellungsunterlagen zu den sieben öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahren zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke 2270 durch die Blockverdichtung, werden diese Angaben den Genehmigungsplanungen zu entnehmen sein.

Frage der IG BISS:

Wird es Unter- bzw. Überführungen geben für die Blockverdichtung?

Antwort der DB Netze:

Wenn wir Ihre Frage richtig verstehen, dann erbitten Sie Angaben zu etwaigen Bahnübergängen oder Straßenüberführungen, die im Zuge des Vorhabens „Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Blockverdichtung“ vorgesehen sind. In Beantwortung dieser Frage lässt sich sagen, dass derartige Maßnahmen im Zuge der Blockverdichtung nicht realisiert werden. Vielmehr beinhaltet die Blockverdichtung eine Optimierung der Blockabstände auf der gesamten Strecke, um so eine Verkürzung der Zugfolgezeiten zu erreichen. Die Optimierung der Blockabstände wird durch die Errichtung von zusätzlichen Zentralblocksignalen realisiert.

Frage der IG BISS:

Wann wird die Blockverdichtung realisiert?

Antwort der DB Netze:

Einen belastbaren Termin für den Baubeginn können wir Ihnen gegenwärtig insbesondere deshalb nicht nennen, weil zwei der sieben Planfeststellungsverfahren noch nicht begonnen wurden; der Stand der übrigen vier Verfahren noch nicht bis zu den Anhörungsverfahren fortgeschritten ist. Die Dauer der Verfahren lässt sich nicht bemessen, da diese von Faktoren abhängig ist, die nicht im alleinigen Einflussbereich des Vorhabenträgers liegen. Es kommen weitere Faktoren zum Tragen, bevor und nachdem das Baurecht vorliegt, z.B. ist die Ausschreibung der Bauleistungen vor Baubeginn erforderlich. Sicher haben Sie Verständnis dafür, dass wir Ihnen angesichts dieser Abhängigkeiten heute keinen Zeitpunkt für den Beginn der Baumaßnahmen in den sieben Abschnitten nennen können.

Frage der IG BISS:

Was wird aus dem Personenverkehr nach der Blockverdichtung?

Antwort der DB Netze:

Auf der Strecke 2270 Emmerich-Oberhausen wird nach der Blockverdichtung, wie auch nach dem Bau des dritten Gleises Personennah-, Personenfern- und Güterverkehr verkehren.

Frage der IG BISS:

Warum gibt es kein Nachtfahrverbot für die Bahn?

Antwort der DB Netze:

Für zeitlich befristete Fahrverbote im Eisenbahnbetrieb gibt es keine gesetzlichen Grundlagen.

Frage der IG BISS:

Was mache ich bei Schäden durch Erschütterungen durch die Bahn?

Antwort der DB Netze:

Sie erbitten Informationen zur Vorgehensweise, wenn Sie Schäden feststellen, die Sie auf den Betrieb des Eisenbahnverkehrs zurückführen. Aus Ihrer Fragestellung geht jedoch nicht hervor, was in dem von Ihnen angenommenen Fall geschädigt sein soll. Mangels konkreter Sachverhaltsangaben lässt sich Ihre Frage daher auch nur allgemein gültig beantworten: Wenn Sie Schäden an Ihrem Eigentum feststellen, so wäre in einem ersten Schritt zu klären, worauf diese Schäden ursächlich zurückzuführen sind und zwar anhand objektiv ermittelter Tatsachen. Die Schadensbegutachtung und Ermittlung der Ursache sollte idealerweise durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen erfolgen. Alle weiteren Schritte ergeben sich aus dem Ergebnis einer solchen Begutachtung.

Frage der IG BISS:

Wie viele Weichen werden auf der Bestandsstrecke neu eingebaut werden?

Antwort der DB Netze:

Auf der Strecke 2270 Emmerich – Oberhausen werden entsprechend dem aktuellen Planungsstand zum dreigleisigen Ausbau rd. 120 neuen Weichen eingebaut.

Frage der IG BISS:

Wie viel Spurwechsel finden zwischen Elten und Oberhausen statt und wo werden diese sein?

Antwort der DB Netze:

Ihre nicht näher präzisiert Frage nach Spurwechseln auf dem o.g. Streckenabschnitt lässt sich nur pauschal beantworten. Spurwechsel finden grundsätzlich in den Bahnhöfen und an den Überleitstellen statt. Der genaue Standort bzw. die Angabe des jeweiligen Bahnkilometer sowie alle weiteren Informationen, werden den Planfeststellungsunterlagen des öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahrens zu den einzelnen Abschnitten, insbesondere den Lageplänen zu entnehmen sein.

Frage der IG BISS:

Gibt es einen Rettungsweg an der Trasse? Wenn ja wie breit ist dieser und mit wie viel Tonnen ist dieser belastbar?

Antwort der DB Netze:

Ausweislich des allgemeinen Notfallmanagements der Deutschen Bahn auf der freien Strecke und des hier relevanten Zuwegungskonzeptes für das Ausbauprojekt 46/2 auf der Strecke 2270 Emmerich - Oberhausen bestehen folgende Vorgaben für Errichtung von Rettungswegen: Im Abstand von längstens 1000m ist eine Zuwegung an die Gleisanlage vorgesehen. Darüber hinaus wird es dann einen fußläufigen Rettungsweg entlang der Gleise geben. Grundsätzlich gilt dabei: Bei mehr als zwei parallel verlaufenden Gleisen sind beidseitig neben den äußeren Gleisen Rettungswege mit den Maßen 0,80 m X 2,2 m (b X h) in trittfester und ebenflächiger Beschaffenheit vorzusehen.

Frage der IG BISS:

Ist eine Troglage In Mehrhoog finanziell machbar? Wenn ja wie hoch sind die Mehrkosten dafür?

Antwort der DB Netze:

Zum Schutz der Anwohner wäre eine Absenkung der Gradienten der Gesamtstrecke unter Geländehöhe im Zusammenhang mit dem Ausbau denkbar. Dies wäre allerdings bautechnisch vertretbar nur mit einer mehrjährigen Vollsperrung der Strecke 2270 umsetzbar. Zudem ergeben sich bei den in weiten Streckenabschnitten am Niederrhein vorherrschenden hohen Grundwasserständen kaum beherrschbare Eingriffe in den Grundwasserhaushalt, z.B. durch die Errichtung eines linearen Bauwerkes im Grundwasser, quer zur Hauptgrundwasserfließrichtung. Insgesamt wäre ein deutlich umfangreicherer Eingriff in Natur und Landschaft zu erwarten. Weiterhin ist offensichtlich, dass eine Tieferlegung der Strecke, auch nur in Teilbereichen, zu erheblichen Mehrkosten gegenüber dem Neubau eines dritten Gleises führen würde. Im Ergebnis der Gesamtabwägung aller für und gegen die Variante Troglage sprechenden Gesichtspunkte und Umstände steht fest, dass die Nachteile dieser Variante gegenüber den Vorzügen überwiegen.

Frage der IG BISS:

Gibt es Löschwasservorrichtungen an der Trasse, wenn ja wo, wenn nein warum nicht?

Antwort der DB Netze:

Grundsätzlich sind an Verkehrswegen keine Löschwasservorrichtungen vorgesehen. Aus diesem Grund sieht auch das Sicherheits- und Rettungskonzept auf der (freien) Strecke Emmerich - Oberhausen keine Löschwasservorrichtungen vor, die durch die Deutsche Bahn vorgehalten werden.

Generell lässt sich sagen, dass es keine gesetzlichen Vorgaben gibt, welche die Anforderungen aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes an die Eisenbahninfrastruktur der freien Strecke konkret beschreiben. Eine entsprechende Richtlinie wird derzeit unter Federführung des Eisenbahn-Bundesamtes gemeinsam mit den zuständigen Ministerien der Länder erarbeitet. Die derzeitigen Planungen der baulichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf das Zuwegungskonzept für Rettungskräfte, basieren auf den aktuellen Absprachen zwischen den Innenministerien, dem Eisenbahn-Bundesamt und der Deutschen Bahn AG, d.h. entspricht den Anforderungen vorhandener Neu-/ Ausbaustrecken und damit den allgemein anerkannten Regeln der Technik.

Frage der IG BISS:

Wird die DB AG für die Straßenschäden während (nach) der Bauphase finanziell aufkommen und wird dies mit den Kommunen vertraglich festgehalten?

Antwort der DB Netze:

Grundsätzlich unterliegt die gesamte Planung des hier gegenständlichen Ausbauprojekts der Maßgabe, Eingriffe in Natur, Landschaft und Fauna sowie in das Eigentum Dritter zu vermeiden oder, wenn unvermeidbar, so gering wie möglich zu halten. Gänzlich vermeiden lassen sich Eingriffe leider auch in diesem Projekt nicht. So ist entlang der Strecke nahezu durchgängig die Anlage einer Baustraße vorgesehen. Dazu werden entweder vorhandene Straßen und Wege ertüchtigt oder Baustraßen neu angelegt. In diesem Zusammenhang sind Veränderungen der Beschaffenheit nicht auszuschließen. Nach Abschluss der Arbeiten werden die Straßen und Wege entsprechend der Planung in dem jeweiligen Abschnitt entweder als Wirtschaftsweg um- oder ausgebaut oder vollständig zurückgebaut. Nach Möglichkeit wird der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt. Jede dauerhafte und

bauzeitlich Inanspruchnahme von Flächen wird mit dem Eigentümer vertraglich reguliert.

Frage der IG BISS:

Wie viel Meter muss die DB AG bei einem neuen und ausgebauten/alten BÜ vor und hinter dem BÜ für die Zuwegung/Straße technisch und finanziell aufkommen?

Antwort der DB Netze:

Die Frage, in welchem Umfang die DB Netz AG als Vorhabenträger des Ausbauvorhabens für Zuwegungen an Bahnübergängen finanziell aufkommen muss, lässt sich pauschal nicht beantworten. Jede Bahnübergangsmaßnahme ist individuell zu betrachten, die Kostenfolgepflicht folgt aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Anzumerken ist generell auch, dass im Kreuzungsrecht aus technischen Erwägungen heraus das Grundprinzip gilt, dass die Beteiligten jeweils die Anlagen planen und bauen, für die ihnen die Erhaltungslast obliegt (Richtlinien für das Verfahren bei der Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem EKrG). Von diesem Grundsatz kann durch Vereinbarung abgewichen werden, d. h. es ist zulässig, dass die Straßenbaulastträger Bahnanlagen und die DB Netz AG Straßenanlagen plant und baut.

Frage der IG BISS:

Bekommen einzelne Häuser ebenfalls aktiven Lärmschutz, wenn nein, welche Häuser bekommen an der Trasse keinen aktiven Lärmschutz?

Antwort der DB Netze:

Abschließend bitten Sie um Informationen zu den Voraussetzungen von „aktiven Schallschutzmaßnahmen an einzelnen Häusern“ entlang der Strecke 2270 Emmerich – Oberhausen. Dabei gehen wir davon aus, dass hiermit die sogenannten passiven Schallschutzmaßnahmen gemeint sind, so z. B. Schallschutzfenster. Davon zu trennen sind aktive Schallschutzmaßnahmen. Hierzu zählen z. B. Schallschutzwände oder das Besonders überwachte Gleis (BüG).

Ihre Frage zu passiven Schallschutzmaßnahmen an individuellen Objekten entlang der rd. 73 km langen Strecke lässt sich im Einzelfall zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beantworten. Vielmehr lässt sich sagen, dass ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach besteht, wenn die vom Gesetzgeber geregelten Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung überschritten sind. Geplante aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände) werden hierbei berücksichtigt.

Bei einer Grenzwertüberschreitung im Nachtzeitraum sind Räume mit entsprechender nächtlicher Nutzung (z. B. Schlaf- und Kinderzimmer) anspruchsberechtigt in Bezug auf passive Schallschutzmaßnahmen. Bei einer Grenzwertüberschreitung im Tageszeitraum besteht auch ein Anspruch für Wohnzimmer, Wohnküchen und sonstige Räume, die dem nicht nur vorübergehenden Aufenthalt im Tageszeitraum dienen.

Ein tatsächlicher Anspruch auf Verbesserung des passiven Schallschutzes besteht nur, wenn das vorhandene Schalldämmmaß nicht ausreicht, um die in der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung festgelegten Innenraumpegel unter Berücksichtigung des vorhandenen Außenschallpegels sicherzustellen.

Für Schlafräume besteht bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zusätzlich ein Anspruch auf Einbau eines Schalldämmlüfters.

Die genaue Prüfung des Anspruchs, insbesondere der Umfang des Anspruchs sowie die Umsetzung der passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt im Anschluss an die Planfeststellung, d.h. nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses. Die Umsetzung der so ermittelten Schallschutzmaßnahmen wird spätestens mit Abschluss der Baumaßnahmen (Inbetriebnahme) beendet sein. Anlässlich einer

Begehung der Örtlichkeit werden insbesondere die Lage der Fenster, die Art der Verglasung sowie die Nutzung der Räume geprüft. Entscheidende Kriterien sind dabei die Raumgröße, die Größe der Fensterfläche und die Schallschutzklasse der bereits vorhandenen Fenster.

Frage der IG BISS:

Mit welchen Geschwindigkeiten können die Güterzüge max. fahren?

Antwort der DB Netze:

Grundsätzlich beträgt die der Planung für das Projekt ABS 46/2 Grenze D/NL-Emmerich- Oberhausen zu Grunde gelegte Streckengeschwindigkeit auf allen drei Gleisen 160 km/h. Die durchschnittliche Streckengeschwindigkeit des Schienengüterverkehrs liegt bei 90 bis 120 km/h. Diese Geschwindigkeit entspricht auch der Durchschnittsgeschwindigkeit des Schienenpersonennahverkehrs.

Frage der IG BISS:

Wie lang dürfen die Güterzüge max. sein?

Antwort der DB Netze:

Die maximale Länge von Güterzügen auf der Strecke 2270 Emmerich – Oberhausen beträgt 750 Meter.

Frage der IG BISS:

Wie laut werden die Güterzüge, Erzzüge, Containerzüge, Kesselzüge (keine errechneten werte) auf der neuen Trasse und auf den zwei alten Gleisen sein?

Antwort der DB Netze:

Die von Ihnen erfragten fahrzeugbedingten Emissionen werden durch die Anzahl, Art und Geschwindigkeit der Züge bestimmt. Angaben dazu werden den Schallgutachten der einzelnen Genehmigungsplanungen zu entnehmen sein; insbesondere die in den Untersuchungen verwendeten Prognosezugzahlen für das Jahr 2025 und die berechneten Emissionspegel. Einblick in die Schallgutachten erhalten Sie im Zuge der Anhörungsverfahren und der Offenlage der öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsunterlagen. Bis zum Beginn der Anhörungsverfahren bitten wir noch um ein wenig Geduld.

Frage der IG BISS:

Gibt es Unterschiede in der Lärmentwicklung zwischen den zwei alten und dem neuen Gleis?

Antwort der DB Netze:

Unterschiede in der Lärmentwicklung können allenfalls aus der Beschaffenheit des neuen Gleises gegenüber den Bestandsgleisen resultieren. Neue Schienen sind unversehrt und somit glatter. Sie strahlen daher weniger Schall ab als Bestandsgleis, die Verriffelungen aufweisen.

Frage der IG BISS:

Werden Technische Vorkehrungen gegen die Vibrationen bei dem neuen Gleis eingebaut?

Antwort der DB Netze:

Mit den von Ihnen angesprochenen Vibrationen dürften Erschütterungen gemeint sein. Auf der Strecke 2270 Emmerich – Oberhausen werden im Zusammenhang mit unserem Ausbauprojekt erschütterungstechnische Untersuchungen erstellt. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wird für die Planfeststellungsverfahren je Planfeststellungsabschnitt ein Erschütterungsgutachten erstellt. Den zugehörigen Lageplänen wird zu entnehmen sein, wo und welche Maßnahmen zur Minderung der Immissionen vorgesehen sind. Im Verlauf der Offenlage der

Planfeststellungsunterlagen erhalten Sie Gelegenheit, diesbezügliche Details in den einzelnen Streckenabschnitten und Verfahren einzusehen. Grundsätzlich kommen als Maßnahmen zur Reduzierung von Erschütterungen nur erprobten, zugelassene und dauerhaft wirksame Maßnahmen in Frage.

Es existieren im Allgemeinen folgende Möglichkeiten:

- Hochelastische Schienenbefestigungen
- Schwellenbesohlung
- Trogbauwerk mit Unterschottermatte
- Masse-Feder-System (MFS)
- Maßnahmen am Ausbreitungsweg, z.B. offener Bodenschlitz
- Maßnahmen am Gebäude

Frage der IG BISS:

In welchen Abständen werden die Gleise geschliffen und wie werden diese Rhythmen bestimmt?

Antwort der DB Netze:

Ein fester Zeitabstand zwischen sich wiederholenden Anwendungen von Schienenschleifverfahren existiert nicht. Dieser Abstand wird durch den Bedarf bestimmt. Die Gleise werden mit einem Gleismesswagen befahren. Soweit dabei ein Bedarf festgestellt wird, wird der Schleifvorgang veranlasst. Dies geschieht durch einen Schienenschleifzug, der die Oberfläche der Schienen entsprechend des festgestellten, individuellen Bedarfs glättet. Das Schienenschleifen kommt je Gleis durchschnittlich etwa alle sechs Monate zur Anwendung.

Frage der IG BISS:

Welche Schleifverfahren werden angewandt?

Wie lange dauert das Schleifen von Elten bis Oberhausen für ein Gleis (alle Drei Gleise)?

Antwort der DB Netze:

Zwei Verfahren sind zu unterscheiden:

- Klassisches Schienenschleifen
Mit Hilfe dieses Verfahrens werden während der Bauphase Schienenstöße bearbeitet.
- Hochregressschleifverfahren
Die Anwendung dieses Verfahrens erfolgt im Rahmen des Besonders überwachten Gleises (BüG). Dabei fährt ein Schienenschleifzug mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 60-80 km/h ein in Betrieb befindliches Gleis ab. Bei dieser Fahrgeschwindigkeit benötigt ein Schienenschleifzug z. B. für die gesamte Strecke von Oberhausen bis zur Grenze D / NL (rd. 73 km) in der Regel etwa eine Stunde pro Gleis.

Frage der IG BISS:

Wie sehen die Zugzahlprognosen für die Planfeststellung tatsächlich aus: 2011 – 2020 - 2030?

Antwort der DB Netze:

Hinsichtlich der von Ihnen angefragten „Zugzahlen“ lässt sich vorausschicken, dass Grundlage der Zugzahlen und somit auch unserer Planung der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist. Dieser wird für 15 Jahre aufgestellt. Die Verkehrsprognose 2015, als Grundlage für die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1999, wie auch die Verkehrsprognose 2025, die den Planungshorizont gegenüber der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 zu Grunde liegenden Verflechtungsprognose 2015 deutlich erhöht, wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlicht (BMVBS).

Der BVWP und die Berichte der Verkehrsprognosen sind auf der Homepage des BMVBS abrufbar. Die Adresse lautet: <http://www.bmvbs.de/service/publikationen>. Der Planung des dreigleisigen Ausbaus der Strecke 2270 Emmerich – Oberhausen wurden die Prognosezahlen 2015 zu Grunde gelegt. Somit wird sichergestellt, dass die Planung den künftigen Verkehrsentwicklungen, den Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur und einer umweltverträglichen Gestaltung der Verkehrsabläufe innerhalb eines dem Vorhaben angemessenen Prognosezeitraumes Rechnung trägt. Im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahren und der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen erhalten Sie Gelegenheit, unserer Genehmigungsplanung weitere Informationen zu diesem Thema zu entnehmen.

Frage der IG BISS:

Welche Höchstgeschwindigkeit ist für den ICE eingeplant: z.Z. - nach Blockverdichtung - nach Ausbau 3. Gleis?

Antwort der DB Netze:

Grundsätzlich beträgt die der Planung für das Projekt ABS 46/2 Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen zu Grunde gelegte Streckengeschwindigkeit auf allen drei Gleisen 160 km/h. Das bedeutet, die DB Netz AG beantragt als Vorhabenträger beim Eisenbahn-Bundesamt mit Ihren Planfeststellungsanträgen für alle 12 Verfahrensanträge grundsätzlich den Ausbau der Strecke unter Berücksichtigung einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h.

Frage der IG BISS:

Wo kann man das Sicherheitskonzept nachlesen für Unfälle mit und ohne Gefahrgut: z.Z. - nach Blockverdichtung - nach Ausbau 3. Gleis?

Antwort der DB Netze:

Den Planfeststellungsunterlagen für die einzelnen Abschnitte der Ausbautvorhaben werden der Erläuterungsbericht, die Übersichtspläne, das Sicherheitskonzept auf der freien Strecke und das Zuwegungskonzept für Rettungseinsätze zu entnehmen sein. In den öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahren erhalten Sie im Zuge der Offenlage zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten die Möglichkeit entsprechende Unterlagen einzusehen.

Frage der IG BISS:

Warum wird die Planfeststellung für 12 Teilabschnitte durchgeführt?

Antwort der DB Netze:

Aufgrund der Streckenlänge von insgesamt rd. 73 km und der unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse wurde die Strecke in Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt. Die Abschnittsbildung ist eine bei Eisenbahnvorhaben übliche und rechtlich zulässige Vorgehensweise. Durch die Aufteilung in Planfeststellungsabschnitte ist dem Vorhabenträger insbesondere die Erarbeitung überschaubarer Planfeststellungsunterlagen möglich. Die Abgrenzung orientiert sich sowohl an den Grenzen der Gebietskörperschaften als auch an verfahren-, verkehr- und bautechnischen Gesichtspunkten.

Frage der IG BISS:

Wie ist die Vorrangregelung geplant zwischen Int. Güterverkehr- regionalem Güterverkehr- ICE - PSNV: z.Z. 2011 - nach Blockverdichtung - nach Ausbau 3. Gleis?

Antwort der DB Netze:

Mit der Öffnung Deutschlands für die internationalen Schienenverkehrsmärkte sind selbstverständlich auch Fragen nach dem Wettbewerb und der Trassenkapazitäten im Schienennetz verbunden. Der auch von der europäischen Union damit erzielte

Effekt, durch Wettbewerb das Geschäft zu beleben, hat sich bewährt. Auf dem deutschen Netz hat der so erzielte Wettbewerb dazu beigetragen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – und zwar sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Gleichzeitig bleibt festzuhalten, dass auch die erhöhte Nachfrage abgedeckt werden konnte, da sich die Konstruktions- und Koordinationsprozesse bewährt haben. In Übereinstimmung mit dem weiterführenden Ziel der europäischen Union, eine Weiterentwicklung des gesamten Korridor konzepts zu unterstützen, trägt auch die Deutsche Bahn AG aktiv zur Umsetzung dieser Ziele bei, indem alle Strecken so ausgebaut werden, dass Personenverkehr und Güterverkehr unabhängig voneinander betrieben werden können.

Dies gilt auch für den hier in Rede stehenden Korridor A von Rotterdam nach Genua und die in diesem Korridor befindliche Strecke 2270 Emmerich – Oberhausen. Die auf der Ausbaustrecke zukünftig zur Verfügung stehenden drei Gleise ermöglichen der DB Netz AG die gestiegene Nachfrage unter Berücksichtigung des Privilegs zugunsten des internationalen Schienengüterverkehrs zu decken und gleichzeitig einen ungehinderten Verkehr aller Züge, auch des Personennah- und Fernverkehrs. Zu gewährleisten.

Frage der IG BISS:

Wie laut ist der Schleifzug (je nach Verfahren)?

Antwort der DB Netze:

Zwei Verfahren sind zu unterscheiden:

- Klassisches Schienenschleifen

Mit Hilfe dieses Verfahrens werden während der Bauphase Schienenstöße bearbeitet.

- Hochregressschleifverfahren

Die Anwendung dieses Verfahrens erfolgt im Rahmen des Besonders überwachten Gleises (BüG). Dabei fährt ein Schienenschleifzug mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 60 – 80 km/h ein in Betrieb befindliches Gleis ab. Dieses Verfahren ist akustisch deutlich weniger wahrnehmbar, als das o.g. klassische Schienenschleifen von Schienenstößen im Baubetrieb.

Frage der IG BISS:

Ist der entstehende Lärm des Schleifzuges in der Lärmberechnung erfasst?

Antwort der DB Netze:

Grundlage für die Berechnungsverfahren von Immissionen und der Beurteilung von Verkehrsgeräuschen ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Zur Durchführung des BImSchG wurde gemäß § 43 die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) erlassen. Darin sind die vom Gesetzgeber festgelegten Schallimmissionsgrenzwerte verankert. Nach 16. BImSchV, Anlage 2, werden die mit den Grenzwerten zu vergleichenden Beurteilungspegel getrennt für die Tagzeit (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und die Nachtzeit 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) berechnet.

Ist das darin beschriebene, vereinfachte Verfahren für lange gerade Strecken mit konstanten Immissionen und unveränderten Ausbreitungsbedingungen nicht anwendbar, erfolgt die Berechnung nach der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ (Schall 03).

Zu ergänzen ist noch, dass in § 3 der 16. BImSchV bei der Ermittlung des Beurteilungspegels für den Schienenverkehr ein Korrekturwert $S = -5 \text{ dB(A)}$ verankert ist. Dieser „Schienenbonus“ berücksichtigt die geringere Störwirkung des

Schienenverkehrslärms, die durch sozialwissenschaftliche Feldstudien ermittelt wurde.

Bei der Berechnung der Schallimmissionen wird die maximale Anzahl der täglichen Verkehrs im Jahr 2025 zu Grunde gelegt. Sonderverkehre, wie z.B. Messzüge und der Schleifzug, die nur selten verkehren, werden nicht berücksichtigt.

Bitte beachten Sie jedoch, dass durch das besonders überwachte Gleis bzw. den Einsatz des Schleifzuges eine Reduktion der täglichen Lärmbelastung von 3 dB(A) erreicht wird.

Frage der IG BISS:

Wie hoch sind die Schleifkosten (je nach Verfahren) für einen Kilometer Gleis?

Antwort der DB Netze:

Hinsichtlich der Kosten des Besonders überwachten Gleises (BüG) wurde den schalltechnischen Untersuchungen ein Kostenansatz von 150 Euro je lfd. Meter Gleis zugrunde gelegt. Diese Kosten setzen sich zusammen aus dem Erstschliff sowie den kapitalisierten Kosten für eine Überwachung mit dem Schallmesszug und eine im Mittel alle 5 bis 7 Jahre durchzuführende Erneuerung des BüG-Schliffs.

Frage der IG BISS:

Führt der Mischverkehr beim Ausbau mit 3. Gleis nicht zur Notwendigkeit des Baus von vielen Weichen und damit zu größeren Gefahren und Unfällen im Schienenverkehr, insbesondere auch beim Güterverkehr mit Gefahrgut?

Antwort der DB Netze:

Frage der IG BISS:

Hat die Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Strecke (heruntergestuft von 5,5 auf 1.2 z.Z.) nicht sehr viele Beliebigkeiten der politischen Interpretation, so dass diese ja nach Gusto hoch- oder runtergerechnet werden kann?

Antwort der DB Netze:

Frage der IG BISS:

Wann gehen ETCS und ERTMS in Betrieb?