



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az. 641pa/058-2025#020
Datum: 17.02.2026

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„MOF 3 - Modernisierung Vst. Rösrath“

**in der Stadt Rösrath
im Rheinisch-Bergischen Kreis**

Bahn-km 14,100 bis 14,600

der Strecke 2655 Abzw Vingst - Overath

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Personenbahnhöfe
Willi-Becker-Allee 11
40227 Düsseldorf**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen.....	4
A.3	Konzentrationswirkung.....	6
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise.....	6
A.4.1	Umweltfachliche Bauüberwachung	6
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege	7
A.4.3	Artenschutz.....	9
A.4.4	Immissionsschutz.....	10
A.4.5	Arbeitsschutz	13
A.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	13
A.4.7	Denkmalschutz	15
A.4.8	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen.....	16
A.4.9	Straßen, Wege und Zufahrten.....	16
A.4.10	Kampfmittel.....	18
A.4.11	Hinweise auf allgemein zu beachtende Vorschriften.....	18
A.4.12	Hinweise der Leitungsträger.....	18
A.4.13	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	19
A.4.14	Unterrichtungspflichten.....	20
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	20
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	20
A.7	Sofortige Vollziehung	20
A.8	Gebühr und Auslagen	21
B.	Begründung	22
B.1	Sachverhalt.....	22
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	22
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	22
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	23
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	27
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	27
B.2.2	Zuständigkeit.....	27
B.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	27
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	28
B.4.1	Planrechtfertigung.....	28
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	28
B.4.3	Variantenentscheidung	28
B.4.4	Raumordnung und Landesplanung	30
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	30

B.4.6	Artenschutz	30
B.4.7	Immissionsschutz.....	31
B.4.8	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	33
B.4.9	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	33
B.4.10	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	34
B.4.11	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen	34
B.4.12	Begründung der Nebenbestimmungen	40
B.4.13	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	40
B.5	Gesamtabwägung.....	49
B.6	Sofortige Vollziehung	51
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....	51
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	52

Auf Antrag der DB InfraGO AG, Personenbahnhöfe (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „MOF 3 - Modernisierung Vst. Rösrath“ in der Stadt Rösrath, im Rheinisch-Bergischen Kreis, Bahn-km 14,100 bis 14,600 der Strecke 2655 Abzw Vingst - Overath, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Aufhöhung von Hausbahnsteig (Bahnsteig 1) und Außenbahnsteig (Bahnsteig 2) auf 76 cm über Schienenoberkante (Nutzlänge 170 m),
- Versetzung von Hausbahnsteig um 80 m in südliche Richtung,
- Neubau der vorhandenen Personenunterführung an gleicher Stelle,
- Neubau des vorhandenen Daches des Bahnsteigs 2 an gleicher Stelle,
- Errichtung von fünf Wetterschutzhäusern,
- Modernisierung der Ausstattung und Bahnsteigbeleuchtung,
- Modernisierung des Wegeleitsystems und Bahnsteigentwässerung.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht, Planungsstand: 28.07.2025, 36 Seiten	genehmigt
2.1	Übersichtskarte, Planungsstand: 27.03.2025, Maßstab 1:100.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan, Planungsstand: 14.05.2025,	nur zur

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Maßstab 1:2.000	Information
3	Lageplan, Planungsstand: 14.05.2025, Maßstab 1:500	genehmigt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 14.05.2025, 7 Blätter	genehmigt
5.1	Grunderwerbsplan, Planungsstand: 09.07.2025, Maßstab 1:500	genehmigt
5.2	Grunderwerbsplan, Planungsstand: 09.07.2025, Maßstab 1:500	genehmigt
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 09.07.202, 2 Blätter	genehmigt
7.1	Bauwerksplan, Planungsstand: 14.05.2025, Maßstab 1:200	genehmigt
7.2	Bauwerksplan - Ausstattungsplan, Planungsstand: 14.05.2025, Maßstab 1:200	genehmigt
7.3	Bauwerksplan - Wegeleitsystemplan, Planungsstand: 14.05.2025, Maßstab 1:200	genehmigt
8.1	Querschnitte 1 bis 5, Planungsstand: 27.03.2025, Maßstab 1:50	genehmigt
8.2	Querschnitte 6 bis 8, Planungsstand: 27.03.2025, Maßstab 1:50	genehmigt
8.3	Querschnitte 9 bis 11, Planungsstand: 27.03.2025, Maßstab 1:50	genehmigt
9.1	Baustelleneinrichtungsplan 1/2, Planungsstand: 14.05.2025, Maßstab 1:500	genehmigt
9.2	Baustelleneinrichtungsplan 2/2, Planungsstand: 14.05.2025, Maßstab 1:500	genehmigt
10	Kabel- und Leitungsbestandsplan, Planungsstand: 14.05.2025, Maßstab 1:500	nur zur Information
11.1	Trassierungsplan Blatt 1/3, Planungsstand: 22.02.2021, Maßstab 1:500	nur zur Information
11.2	Trassierungsplan Blatt 2/3, Planungsstand: 22.02.2021, Maßstab 1:500	nur zur Information
11.3	Trassierungsplan Blatt 3/3, Planungsstand: 22.02.2021, Maßstab 1:500	nur zur Information
11.4	Gleisgeometrische Prüfung, Planungsstand: 13.10.2023, 3 Seiten	nur zur Information
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht, Planungsstand: 27.02.2025, 46 Seiten	genehmigt
12.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands-Konflikt- und Maßnahmenplan, Planungsstand: 26.02.2025, Maßstab 1:500	genehmigt
12.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan (trassenfern), Maßnahmenübersichtsplan,	genehmigt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Planungsstand: 26.02.2025, Maßstab 1:500; 1:5.000	
12.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenblätter, Planungsstand: 12.05.2025, 21 Blätter	genehmigt
13.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsstand: 27.02.2025, 40 Seiten	nur zur Information
13.2	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag - Anhang Artenblätter, Planungsstand: 27.02.2025, 6 Blätter	nur zur Information
14.1	Hydraulische Berechnung - Erläuterungsbericht, Planungsstand: 10/2024, 10 Seiten	nur zur Information
14.2	Wasserrechtliche Belange - Entwässerungslageplan, Planungsstand: 14.05.2025, Maßstab 1:250	nur zur Information
15	Baugrundgutachten, Planungsstand: 02.08.2021, 40 Seiten (inkl. Anhang)	nur zur Information
16	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung, Planungsstand: 28.07.2025, 41 Seiten (inkl. Anhang)	nur zur Information

A.3 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Umweltfachliche Bauüberwachung

Die Vorhabenträgerin hat eine fachlich qualifizierte umweltfachliche Bauüberwachung einzusetzen sowie deren ausreichende Präsenz vor Ort und Erreichbarkeit zu gewährleisten. Hierfür gelten die Vorgaben der zur Bauzeit gültigen Fassung des EBA-Umweltleitfadens VII (Umweltfachliche Bauüberwachung).

Die umweltfachliche Bauüberwachung hat das Vorhaben in allen umweltrelevanten Aspekten zu begleiten. Die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit liegen in den Bereichen Natur- und Artenschutz. Es müssen Fachkräfte mit den für diese beiden Schwerpunkte nach Anlage 1 des EBA-Umweltleitfadens VII genannten Qualifikationen eingesetzt oder herangezogen werden.

Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der höheren Naturschutzbehörde sowie der unteren Naturschutzbehörde schriftlich die gesamtverantwortliche Bauleitung und die für die umweltfachliche Bauüberwachung verantwortlichen und qualifizierte/n Person/en mit Name, Anschrift, Telefon und Mailadresse mitzuteilen.

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Die im zum Vorhaben erarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Stand: 27.02.2025) dargestellten Maßnahmen sind zu berücksichtigen und durchzuführen. Die im LBP formulierten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind während der Bauausführung und danach einzuhalten und umzusetzen. Eine über die im LBP in der Eingriffsdarstellung hinausgehende Beanspruchung von Biotopen ist nicht zulässig. Insbesondere die in den Maßnahmenblättern dargestellten Maßnahmen sind umzusetzen. In den Maßnahmenblättern bzw. im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag werden die Maßnahmen wie folgt stichwortartig bezeichnet:

- 001_VA: Bauzeitenregelung zum Schutz der Brutvögel
- 002_VA: Kontrolle und Verschluss der Hohlräume an der Bahnsteigbedachung
- 003_VA: Einsatz fledermausfreundlicher Beleuchtung
- 004_VA: Vergrämung (Initialmahd & Entfernen von Versteckstrukturen) im Baufeld und der BE-Flächen zum Schutz von Reptilien
- 005_VA: Aufstellen von Reptilienschutzzäunen
- 006_VA: Abfangen und Umsiedeln von Reptilien
- 007_CEF: Herrichtung einer dauerhaften Ausgleichsfläche zur Gewährleistung des günstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population
- 009_V: Schutz angrenzender Gehölze
- 010_VA: Herrichtung einer bauzeitlichen Ausgleichsfläche zum Schutz der Zauneidechse
- 011_V: Ansaat der bauzeitlich in Anspruch genommenen Funktionsgrünflächen
- 012_V: Wiederherstellung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Hecke am Bahnsteig 1

Die folgenden Nebenbestimmungen beruhen auf der Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde:

1. Die in den Unterlagen dargelegten Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Artenschutzes sind zwingend zu beachten und entsprechend umzusetzen (s. Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 27.02.2025 und Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 27.02.2025). Alle Dokumente sind Bestandteil der Genehmigung.
2. Es ist eine ökologische Baubegleitung durch fachlich qualifiziertes Personal (z. B. Biologe/in) zu gewährleisten, welches die fachgerechte Umsetzung der inhaltlich dargelegten Vermeidungs-, Schutz-, Wiederherstellungs- und Artenschutzmaßnahmen (hier: 001_VA bis 006_VA, 007_CEF, 009_V, 010_VA, 011_V und 012_V) einschließlich der jeweilig zu beachtenden Zeiten sicherstellt und betreut.
3. Die erforderlichen temporären Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen Nr. 1, 2 und 3) sowie Baustraßen sind - entsprechend den Unterlagen - an den dargelegten Standorten einzurichten. Abweichende Standorte sind vorher abzustimmen.
4. Im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung ergibt sich ein Kompensationsüberschuss in Höhe von 3.096 WP nach BKompV (bzw. von 814 WP nach LANUV). Der in den Unterlagen aufgeführte kompensatorische Überschuss wird dem ausschließlich hier zugrundeliegenden Bauvorhaben vollständig und abschließend zugeordnet und steht somit für zukünftige Eingriffe nicht zur Verfügung. Ein nachträgliches Anerkennen bzw. ein Übertrag des Kompensationsüberschusses auf zukünftige Eingriffe ist nicht möglich und unzulässig.
5. Die Maßnahme 007_CEF wird als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) zum Schutz von Reptilien (hier: Zauneidechse) gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG festgesetzt. Die 329 m² große und hergerichtete Habitatfläche für die Zauneidechse ist dauerhaft zu erhalten und zu pflegen mittels wiederkehrender Maßnahmen zur Funktionssicherung. Der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises ist diese CEF-Fläche zur Eintragung in ein Verzeichnis gem. § 34 LNatSchG NRW mitzuteilen. Dafür hat die Vorhabenträgerin die Lage der Fläche in Form von Geometrie-Daten als shape-Datei und ergänzend eine Excel-Datei mit Informationen zu der CEF-Maßnahmenfläche (Größe, Art und Umfang der Maßnahme, evtl. Zeitpunkt der Maßnahme) der Zulassungsbehörde zur Übermittlung an die Untere Naturschutzbehörde innerhalb von 4 Wochen nach Zulassung des Vorhabens bereitzustellen.

A.4.3 Artenschutz

Zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange sind die Durchführung von Rodungs- oder Gehölzrückschnittmaßnahmen sowie unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG nur innerhalb der Zeit vom 01.10 bis 28.02. eines jeweiligen Jahres außerhalb der Brutzeit von Vögeln zulässig und haben im Zeitraum der Vegetationsruhe zu erfolgen, um die Auslösung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG (Zugriffsverbote) abzuwenden.

Die folgenden Hinweise und Anregungen beruhen auf der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde:

- Einsatz von künstlichem Licht nur dort wo es begründet notwendig ist.
- Minimierung von Beleuchtungsdauer und -intensität.
- Abgeschirmte Leuchten mit geschlossenem Gehäuse.
- Verhinderung der Abstrahlung über die Horizontale.
- Oberflächentemperatur der Leuchten von höchstens 60 °C.
- Bei Anstrahlung Begrenzung des Lichtkegels auf das zu beleuchtende Objekt, bevorzugt von oben.
- Als zusätzliche Schutzmaßnahme (Optimierung störungsfreier Zeiten, Eingriffsvermeidung) wird angeregt, Bereiche mit untergeordneten Bedarfen und nur gelegentlicher Frequentierung mit Bewegungsmeldern oder Bedarfsschaltern auszustatten und diese von der geplanten Dämmerungs- und Zeitschaltuhrkombination zu trennen.
- Verwendung insektenfreundlicher Leuchtmittel die möglichst wenig Strahlung im kurzwelligen und UV-Bereich des Farbspektrums abstrahlen.
- Zur Optimierung einer insektenfreundlichen Beleuchtung wird weiterhin angeregt Hochdrucknatriumdampflampen oder zumindest Niederdrucknatriumdampflampen anstelle von LED-Beleuchtung vorzusehen, da LEDs in jedem Fall mehr blaues, Insekten anlockendes Licht erzeugen (Optimierung, Eingriffsvermeidung).
- Sofern die Vorhabenträgerin die Optimierung des Insektenschutzes mittels Natriumdampflampen ablehnt, wird angeregt, für die LED-Beleuchtung max. 3300 K vorzusehen (Übergang zwischen warmweiß/neutralweiß).

A.4.4 Immissionsschutz

A.4.4.1 Baubedingte Lärmimmissionen

1. Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen - (AVV Baulärm) zu beachten. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind einzuhalten. Sollten Messungen ergeben, dass die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB(A) überschritten werden bzw. die im Baulärmgutachten ermittelte tatsächliche akustische Vorbelastung um mehr als 3 dB(A) überschritten wird, sind durch die Vorhabenträgerin geeignete Schutzvorkehrungen vorzusehen.
2. Die Maßgaben aus dem Baulärm- und Erschütterungsgutachten hinsichtlich der Vermeidung und Minimierung von Geräuschemissionen sind umzusetzen, soweit sich nicht aus diesem Bescheid strengere Vorgaben ergeben.
3. Dem Antrag entsprechend, wonach die Bauarbeiten ausschließlich im Tagzeitraum stattfinden, sind nächtliche Arbeiten untersagt. Im Übrigen sind Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen so weit wie möglich zu vermeiden.
4. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (z. B. optimierte Aufstellung der Baumaschinen, Ausnutzung der schallabschirmenden Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse).
5. Die Vorhabenträgerin hat dafür zu sorgen, dass während der Bauzeit geräuscharme Baumaschinen entsprechend der Baumaschinenlärmverordnung eingesetzt werden. Es sind Bauverfahren bevorzugt einzusetzen, die lärmarme Vorgehensweisen beinhalten.

Die Vorhabenträgerin hat ferner sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen. Erschütterungen sind durch die Auswahl des Bauverfahrens auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

Unabhängig von Bauzeiten und Bauphasen sind nachfolgende Maßnahmen zu berücksichtigen:

- Umfangreiche Instruktion der Arbeiter und insbesondere der Maschinenführer auf der Baustelle.
 - Vermeidung von Leerfahrten und Abschaltung von Motoren zwischen einzelnen Arbeitsvorgängen.
 - Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.).
6. Die Vorhabenträgerin hat durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen, dass die für Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen eingehalten werden.
7. Im Vorfeld und während der Baumaßnahme sind die Anwohner der Baumaßnahme wie folgt zu informieren:
- a. Umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb.
 - b. Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen infolge der Baumaßnahme.
 - c. Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können.
 - d. Aufgrund der Überschreitung von 70 dB(A) am Tag ist den Bewohnern der in der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 10 - Anlage 5) genannten Gebäude Ersatzwohnraum für die Dauer der lärmintensiven Arbeiten anzubieten. Weiterhin sind die Bewohner dieser Gebäude durch umfassende Information ausreichend in den Bauablauf einzubinden.

Folgende Nebenbestimmung sowie folgender Hinweis beruhen auf der Stellungnahme der unteren Immissionsschutzbehörde:

Falls es zu Nacharbeiten kommen sollte, wäre ein Beurteilungspegel oberhalb von 60 dB(A) zu erwarten. In diesen Fällen sind die betroffenen Anwohner über die Baumaßnahme aufzuklären und Ersatzwohnraum ist anzubieten.

Für den Fall, dass Arbeiten in den Nachtzeitraum zwischen 22:00 bis 06:00 Uhr verlegt werden, welche geeignet sind, die Nachtruhe zu stören, ist ein Antrag auf

Ausnahmegenehmigung nach § 9 Landesimmissionsschutzgesetz NRW (LImSchG) bei der Unteren Immissionsschutzbehörde zu stellen.

A.4.4.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Erschütterungsimmissionen sind entsprechend dem Stand der Technik zu vermeiden bzw. so weit zu vermindern, dass sichergestellt ist, dass sie nicht als „schädliche Umwelteinwirkungen“ gelten (§ 5 Abs. 1 BImSchG).

Die Vorgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, insbesondere die in den Teilen 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ und 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ genannten Anhaltswerte zur Beurteilung von Erschütterungsimmissionen, sind zu beachten.

Zur Vermeidung bzw. Verminderung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden, die sich gemäß Anlage 6.1 der Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung (Unterlage 16) in unmittelbarer Nähe des Vorhabens befinden, sind folgende Maßnahmen anzuwenden:

1. Umfassende Informationsweitergabe über Baumaßnahmen, Dauer, etc. an Anwohner mit potenziellen Überschreitungen.
2. Aufklärung über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahme.
3. Benennung einer Ansprechstelle, an die sich Anwohner wenden können.
4. Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen (Pausen, Einhaltung der Ruhezeiten, etc.).
5. Informationen über die Erschütterungswirkung auf das Gebäude.
6. Nachweis der tatsächlich aufgetretenen Erschütterungen durch baubegleitende Messungen sowie deren Beurteilung, verbindlicher Weise im Beschwerdefall zur Sicherstellung der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Einwirkungen auf Menschen) und DIN 4150-3 (Einwirkungen auf Gebäude).

A.4.4.3 Stoffliche Immissionen

Stoffliche Immissionen durch Staubaufwirbelungen und Abgase sind durch geeignete Maßnahmen (z. B. Befeuchtung des Bodens, Abschalten nicht genutzter Baufahrzeuge) so weit wie möglich zu vermeiden. Bei der Auswahl der Baufahrzeuge sind die Bestimmungen der 35. BImSchV zu beachten.

Die Staubentwicklung beim Abbruch, Verladen, Einbringen und Transport von staubendem Material ist durch geeignete Maßnahmen (z. B. ausreichendes Benetzen mit Wasser und/oder Abdeckung mittels Schutzplanen) nach dem Stand der Technik zu vermindern.

A.4.5 Arbeitsschutz

Für die geplante Baumaßnahme muss vor Aufnahme der Tätigkeiten eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) bzw. nach § 3 der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1) erstellt werden, in der die bestehenden Gefährdungen dargestellt sind und aus der die daraus abgeleiteten Maßnahmen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz ersichtlich sind. Die aufgrund dieser Beurteilung ermittelten und notwendigen Maßnahmen sind umzusetzen.

Für die Abwendung von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ist, falls auch nur zeitweise Arbeiten im Bereich von Gleisen durchgeführt werden müssen, die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ DGUV-Vorschrift 78 einzuhalten. Diesbezüglich hat der Unternehmer insbesondere geeignete betriebliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen sowie Sicherungsanweisungen aufzustellen und die getroffenen Maßnahmen zu überwachen.

Es ist sicherzustellen, dass durch Maßnahmen gem. § 5 Abs. 7 der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV-Vorschrift 72 keine Schienenfahrzeuge in Bereichen verkehren, in denen sich Versicherte aufhalten, und Maßnahmen für Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten in dem betroffenen Streckenabschnitt getroffen werden.

Nach § 3 der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) und Punkt 1.8 Anhang zur ArbStättV müssen Verkehrswege so angelegt und bemessen sein, dass sie je nach ihrem Bestimmungszweck leicht und sicher begangen oder befahren werden können und in der Nähe Beschäftigte nicht gefährdet werden.

A.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), des Landesabfallgesetzes (LAbfG) und der einschlägigen untergesetzlichen Regelungen bei der Beseitigung und Verwertung von Abfall zu beachten sind.

Die Vorhabenträgerin ist gemäß §§ 50, 52 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) in Verbindung mit der Nachweisverordnung (NachwV) verpflichtet, über die Entsorgung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle einen Nachweis zu führen und diesen der zuständigen Behörde vor Beginn der Entsorgung vorzulegen.

Nach dem Landesabfallgesetz (§ 5 Abs. 4 Satz 2 LAbfG NRW) sind bei der Durchführung von Baumaßnahmen, insbesondere beim Abbruch baulicher Anlagen, Bauabfälle (Bodenaushub, Bauschutt, Baustellenabfälle) vom Zeitpunkt ihrer Entstehung an voneinander getrennt zu halten, soweit dies für ihre ordnungsgemäße, schadlose und möglichst hochwertige Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung erforderlich ist.

Sollten im Rahmen der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen

- optisch oder geruchlich verunreinigte Abbruch-/Aushubmaterialien und/oder
- andere besonders überwachungsbedürftige Abfälle angetroffen werden bzw.
- umweltrelevante Verunreinigungen festgestellt werden,

müssen die Erdarbeiten sofort unterbrochen werden. Die untere Bodenschutzbehörde ist unverzüglich zu informieren, und die weitere Vorgehensweise ist abzustimmen.

Die folgenden Nebenbestimmungen und Hinweise beruhen auf der Stellungnahme der unteren Bodenschutzbehörde:

Auflagen (Bodenschutz, Anschüttung, Abtrag)

1. Werden Verunreinigungen des Bodens oder Grundwassers festgestellt, ist unverzüglich die Untere Umweltschutzbehörde des Rheinisch-Bergischen Kreises zu informieren. Arbeiten im auffälligen Bereich sind solange einzustellen, bis das weitere Vorgehen mit der Unteren Umweltschutzbehörde abgestimmt ist. Auffälliges Material ist getrennt zu lagern und nicht mit unbelasteten Materialien zu vermischen.
2. Vor Ort abgetragener Boden kann zum Wiedereinbau verwendet werden, sofern er organoleptisch unauffällig ist. Überschüssiger Boden ist gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz zu verwerten oder zu beseitigen, hierzu sind der Unteren Umweltschutzbehörde entsprechende Nachweise auf Verlangen vorzulegen.
3. Wird zusätzliches Bodenmaterial benötigt, so darf nur unbelasteter Bodenaushub ohne Beimengungen (EAK-Abfallschlüsselnummern 170504 und 200202, EAK-Bezeichnung Boden und Steine) abgelagert werden. Die Herkunft, die Menge und

die Unbedenklichkeit des Bodenaushubs sind nachzuweisen. Die Nachweise sind der Unteren Umweltschutzbehörde des Rheinisch-Bergischen Kreises auf Verlangen vorzulegen.

Hinweise (Bodenschutz, Anschüttung, Abtrag)

1. Bei der Gestaltung nicht überbaubarer Flächen ist darauf zu achten, dass die Maßgaben der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) im Hinblick auf das jeweilige Nutzungsszenario eingehalten wird.
2. Für einen eventuell geplanten Einbau von Recycling-Materialien sind die Vorgaben der am 01.08.2023 in Kraft getretenen Ersatzbaustoffverordnung zu beachten.

A.4.7 Denkmalschutz

Für das denkmalgeschützte Empfangsgebäude Bahnhof Rösrath 1 ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Es sind geeignete Schutzmaßnahme umzusetzen, damit die Bausubstanz des Denkmals durch die Baumaßnahme nicht geschädigt wird.

Die folgende Nebenbestimmung beruht auf der Stellungnahme des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland:

Vor Abbau der Bahngleisüberdachung ist eine ausführliche zeichnerische, textliche und fotografische Dokumentation anzufertigen. Hinweise zur Dokumentation von Denkmälern finden sich im entsprechenden Leitfaden des LVR-ADR unter https://denkmalpflege.lvr.de/media/denkmalpflege/publikationen/online_publicationen/Leitfaden_Abruchdokumentation.pdf (Stand 06.2022).

Hinweis:

Zur individuellen Präzisierung der darin allgemeingültig formulierten Anforderungen empfiehlt sich die Kontaktaufnahme mit der Verfasserin des Leitfadens (Kontakt Daten sind der Vorhabenträgerin bekannt).

Die folgende Nebenbestimmung beruht auf der Stellungnahme des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland:

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, Gut Eichthal, 51491 Overath, Tel.: 02206/9030-0, E-Mail: abr.overath@lvr.de, Fax: 02206/9030-22, unverzüglich zu informieren. Zur Anzeige

verpflichtet sind auch der/die Eigentümer*in, die Person, die das Grundstück besitzt, der/die Unternehmer*in und der/die Leiter*in der Arbeiten. Bodendenkmal und Entdeckungsstätte sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen (§ 16 DSchG NRW).

A.4.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Für alle im Baubereich vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen, die potentiell vom Bauvorhaben betroffen sind, sind die allgemeinen oder betreiberspezifischen Merkblätter, Hinweise, Richtlinien und Schutzanweisungen in jedem Fall zu beachten. Rechtzeitig vor Baubeginn ist die aktuelle Lage der Leitungen bei den jeweiligen Leitungsbetreibern erneut abzufragen.

A.4.9 Straßen, Wege und Zufahrten

Die Sicherheit und Ordnung des öffentlichen Verkehrs dürfen durch die Maßnahmen nicht gefährdet werden. Sollten öffentliche Straßen, Wege oder Plätze über den Allgemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden, so ist eine Sondernutzungserlaubnis bei der Straßenverkehrsbehörde vor Baubeginn zu beantragen.

Die folgende Nebenbestimmung beruht auf der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG - DB Immobilien:

Die Vorhabenträgerin und das Bahnhofsmanagement Köln der DB InfraGO AG sind hinsichtlich der Zugänglichkeit zum Schienenersatzverkehr (SEV) während der Bauphase im Gespräch. Diese muss beidseits der Bahnstrecke ermöglicht werden. Insbesondere da die Unterführung (PU) als Zuwegung zum SEV fungiert. Hier sind interne Abstimmungen zu treffen, insbesondere da die PU miterneuert werden soll.

Der folgende Hinweis beruht auf der Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde - Verkehrslenkung des Rheinisch-Bergischen Kreises:

Aus verkehrsrechtlicher Sicht bestehen im Einvernehmen mit der Kreispolizeibehörde grundsätzlich keine Bedenken, wenn bei Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsfläche die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Rösrath frühzeitig beteiligt bzw. die Maßnahme mit ihr abgestimmt wird - hierbei sind insbesondere die Belange von Feuerwehr/Rettungsdienst und der Polizei zu berücksichtigen; das gilt insbesondere auch in Bezug auf die geplante Baustelleneinrichtung und Verkehrsführung.

Die folgende Anregung beruht auf der Stellungnahme des Amtes für Mobilität, Klimaschutz und regionale Projekte des Rheinisch-Bergischen Kreises:

Der Aufgabenträger für den ÖPNV im Rheinisch-Bergischen Kreis begrüßt die geplante Modernisierung einschließlich des barrierefreien Ausbaus der Verkehrsstation Rösrath ausdrücklich.

Die Verkehrsstation Rösrath ist ein bedeutsamer Systemknoten im ÖPNV-Netz des Rheinisch-Bergischen Kreises. Die An- und Abfahrtszeiten der Busse sind eng auf den Fahrplan der RB25 abgestimmt. Daraus ergeben sich auch die Systemanschlüsse innerhalb des Busnetzes.

Es wird daher darum gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass die geplanten baulichen Maßnahmen die verzögerungsfreie Anfahrbarkeit der Bussteige und damit die Betriebsstabilität sowie die Aufenthaltsqualität der Fahrgäste an den Bussteigen möglichst nicht beeinträchtigen – sowohl während der Baumaßnahmen als auch nach dem Abschluss der Arbeiten.

Die folgenden Nebenbestimmungen und Hinweise beruhen auf der Stellungnahme des Landesbetrieb Straßenbau NRW:

- Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ist auch eine Planungsmaßnahme des Landesbetriebs anhängig. Der Straßenverlauf und der beiden Landesstraßen wird in diesem Bereich verändert und ein Kreisverkehrspunkt wird errichtet. Hierfür sind weiterhin Abstimmungen notwendig.
- An klassifizierte Straßen angrenzende Bauvorhaben sind aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs so zu beleuchten und durch ausreichend hohe und dichte Einfriedung, Ballfangzäune, Bepflanzung zum Schutze der Verkehrsteilnehmer abzuschirmen, dass der übergeordnete Verkehr weder geblendet noch abgelenkt wird.
- Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dürfen durch die späteren Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Geeignete Maßnahmen sind durch die Vorhabenträgerin zu ergreifen.
- Im Bereich von Einmündungen oder bei kurviger Straßenführung sind die erforderlichen Sichtfelder auf die Straße und den straßenbegleitenden Rad-/Gehweg einzutragen. Außerdem sind die Sichtfelder von baulichen Anlagen (z. B. Auto -und Mülltonnenstellplätzen, Lärmschutzeinrichtungen, die Sicht behindernden Einfriedungen und Bepflanzungen, Werbe- und

Ausstellungsflächen) und Pflanzgeboten freizuhalten (§27 StrWG NRW), sofern diese die Höhe von 80 cm übersteigen.

- Den Entwässerungseinrichtungen der Straße darf aus dem Plangebiet kein zusätzliches Wasser zugeführt werden.
- Kompensationsmaßnahmen haben außerhalb von Grundstücken, die der Straßenbauverwaltung zugehörig sind, zu erfolgen.
- Jede Planungsphase ist entsprechend von einem externen BAST-zertifizierten Gutachter zu auditieren. Eine nicht auditierte Ausführungsplanung kann nicht freigegeben werden.
- Über die baulichen Änderungen im Straßenraum ist eine Verwaltungsvereinbarung abzuschließen.

A.4.10 Kampfmittel

Ist bei der Durchführung von Erdarbeiten auf der Gesamtfläche der Erdaushub außergewöhnlich verfrachtet oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und es ist unverzüglich die nächstgelegene Polizeidienststelle, das zuständige Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu verständigen.

A.4.11 Hinweise auf allgemein zu beachtende Vorschriften

Bei der Ausführungsplanung, dem Bau und Betrieb der Anlage sind insbesondere zu beachten:

- die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- die Unfallverhütungsvorschriften der gesetzlichen und autonomen Unfallversicherer sowie die Betriebssicherheitsverordnung,
- die Regeln der Sicherheitstechnik, insbesondere ist beim Bau der Anlage zu gewährleisten, dass Betriebsgefährdungen des Eisenbahnverkehrs und Gefährdungen der Reisenden ausgeschlossen werden,
- das Arbeitsschutzgesetz sowie die Baustellenverordnung.

A.4.12 Hinweise der Leitungsträger

1. Die Vodafone West GmbH weist die Anforderung aktueller Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen sowie die kostenlosen Planauskünfte via Internet hin.

2. Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone Deutschland GmbH. Diese weist darauf hin, dass ihre Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung ihrer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigt sie eine Information mindestens drei Monate vor Baubeginn.
3. Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass sich im die Planbereich befindlichen Kabelanlagen des Bereiches Telekommunikation (TK) der DB InfraGO AG während der Bauzeit zu sichern sind. Hierzu erfolgt vorab eine Abstimmung mit den Anlagenverantwortlichen. Zudem muss Die Signalsicht (LST) jederzeit gegeben sein. Der notwendige Nachweis über die Signalsicht nach Errichtung des neuen Daches befindet sich nach Aussage der Antragstellerin auf Grundlage der Planung in Erarbeitung und wird zeitnah dem Bereich LST der DB InfraGO AG nachgereicht.

A.4.13 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

1. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Grundstücke Dritter so gering wie möglich gehalten werden.
2. Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung möglichst in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern durchzuführen. Spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahme ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem Bauvorhaben zuzurechnen sind. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin möglichst in Abstimmung mit den Eigentümern die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder die Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen.
3. Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern der in Anspruch zu nehmenden Grundstücken möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen
4. Soweit die Vorhabenträgerin aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses verpflichtet ist, eine Entschädigung zu leisten, soll sie sich mit den Betroffenen über ihre Ausgestaltung im Einzelnen, insbesondere ihre Höhe und die Möglichkeit einer Entschädigung in geeignetem Ersatzland, einigen; für den Fall,

dass eine Einigung scheitert, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die zuständige Landesbehörde gemäß dem EEG NRW (vgl. § 22a AEG).

5. Während der Baudurchführung ist sicherzustellen, dass bestehende Zufahrten zu Privatgrundstücken genutzt werden können. Sollte dies in Ausnahmefällen zeitweise nicht möglich sein, sind die Betroffenen rechtzeitig zu unterrichten.

A.4.14 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, sowie der höheren und unteren Naturschutzbehörde möglichst frühzeitig schriftlich bekanntzugeben.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

Die Vorhabenträgerin hat der Aufnahme der von den Trägern öffentlicher Belange vorgeschlagenen Nebenbestimmungen, die Eingang in diesen Beschluss gefunden haben, zugestimmt und deren Beachtung zugesagt. Ferner hat sie verbindlich zugesagt, die Hinweise der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Leitungsträger zu beachten.

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „MOF 3 - Modernisierung Vst. Rösrath“ hat die Modernisierung des Personenbahnhofs Rösrath auf dem Stadtgebiet von Rösrath zum Gegenstand. Zu den Maßnahmen gehören insbesondere die Herstellung der Barrierefreiheit und die damit einhergehende Anpassung der Bahnsteige sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Sowohl Hausbahnsteig (Bahnsteig 1) als auch Außenbahnsteig (Bahnsteig 2 - ehemals Mittelbahnsteig) werden gesamthaft jeweils auf 170 m Nutzlänge erneuert, dabei wird eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante hergestellt. Bahnsteig 1 wird dabei um 80 m in südliche Richtung versetzt.

Die vorhandene Personenunterführung wird zurückgebaut und an gleicher Stelle neu errichtet. An Bahnsteig 2 wird das bestehende Dach rückgebaut und an gleicher Stelle durch ein neues Dach ersetzt.

Des Weiteren werden an der Verkehrsstation Rösrath fünf Wetterschutzhäuser neu errichtet, die Ausstattung (Sitzgelegenheiten, Vitrinen etc.), die Bahnsteigbeleuchtung, das Wegeleitsystem sowie die Bahnsteigentwässerung modernisiert.

Mit den genannten Maßnahmen wird eine barrierefreie Erschließung des Bahnhofs erzielt. Darüber hinaus wird gewährleistet, dass eine zukünftige Erhöhung der Bahnsteige auf 96 cm über Schienenoberkante möglich ist. Schließlich werden mögliche Oberleitungsmaststandorte freigehalten, um eine spätere Elektrifizierung der Strecke offenzuhalten.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km 14,100 bis 14,600 der Strecke 2655 Abzw Vingst - Overath in Rösrath.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, Personenbahnhöfe (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 02.04.2025, Az. G.011430148, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „MOF 3 - Modernisierung Vst. Rösrath“ beantragt. Der Antrag ist am 02.04.2025 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen. Das Verfahren wurde von Amts wegen nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m.

§ 74 Abs. 1 VwVfG weitergeführt, da die Voraussetzungen nach § 74 Abs. 6 VwVfG nicht vorgelegen haben.

Mit Schreiben vom 22.04.2025 wurde die Vorhabenträgerin erstmalig um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 26.05.2025 wieder vorgelegt.

Am 08.07.2025 ist die Vorhabenträgerin um die nochmalige Überarbeitung eines Teils der ergänzenden Unterlagen gebeten worden. Die erneut überarbeiteten Unterlagen wurden am 31.07.2025 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 08.09.2025, Az. 641pa/058-2025#020, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG))-

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-001	Bezirksregierung Düsseldorf
T-002	Westnetz GmbH - Regionalzentrum Sieg
T-003	Bezirksregierung Köln
T-004	Deutsche Telekom Technik GmbH - Technik Niederlassung West
T-005	LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland
T-006	LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
T-007	Rheinisch-Bergischer Kreis
T-008	Vodafone West GmbH - Region West
T-009	Vodafone Kabel Deutschland GmbH
T-010	Westnetz GmbH - DRW-S-LK-TM
T-011	Zweckverband go.Rheinland
T-012	Deutsche Bahn AG - DB Immobilien, Region West, Planungs- und Bauvorhaben, Eigentumsmanagement, Eigentümervertretung
T-013	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Direktion Dortmund
T-014	Deutsche Bahn AG - DB Immobilien, Region West, Kabelanfragen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-015	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Bundesforst - Bundesforstbetrieb Rhein-Weser
T-016	Landesbetrieb Straßenbau NRW - Regionalniederlassung Rhein-Berg - Außenstelle Köln
T-017	Stadt Rösrath
T-018	Stadtwerke Rösrath
T-019	Regionetz GmbH
T-020	DB Energie GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-004	Deutsche Telekom Technik GmbH - Technik Niederlassung West Stellungnahme vom 30.09.2025, Az.: West22_2025_189763
T-010	Westnetz GmbH - DRW-S-LK-TM Stellungnahme vom 06.10.2025, Az.: 189704
T-011	Zweckverband go.Rheinland Stellungnahme vom 13.10.2025, o. Az.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-001	Bezirksregierung Düsseldorf Stellungnahme vom 16.09.2025, Az.: 22.5-3-5000000-31/25
T-003	Bezirksregierung Köln Stellungnahme vom 17.11.2025, Az.: 25-2025-0104662
T-005	LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland Stellungnahme vom 12.11.2025, Az.: 2025-0f-00013
T-006	LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland Stellungnahme vom 10.11.2025, Az.: 311.1d/24-004
T-007	Rheinisch-Bergischer Kreis Stellungnahme vom 14.11.2025, o. Az.
T-008	Vodafone West GmbH - Region West Stellungnahme vom 07.11.2025, Az.: OEG-34221

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-009	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Stellungnahme vom 31.10.2025, Az.: S01444958
T-012	Deutsche Bahn AG - DB Immobilien, Region West, Planungs- und Bauvorhaben, Eigentumsmanagement, Eigentümervertretung Stellungnahme vom 12.11.2025, Az.: TOEB-NW-25-216965
T-016	Landesbetrieb Straßenbau NRW - Regionalniederlassung Rhein-Berg - Außenstelle Köln Stellungnahme vom 12.11.2025, Az.: L284/10/438/54.03.11/RB/40400/20-25/

Folgende Träger öffentlicher Belange haben sich zum Vorhaben nicht geäußert:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T-002	Westnetz GmbH - Regionalzentrum Sieg
T-013	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Direktion Dortmund
T-014	Deutsche Bahn AG - DB Immobilien, Region West, Kabelanfragen
T-015	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Bundesforst - Bundesforstbetrieb Rhein-Weser
T-017	Stadt Rösrath
T-018	Stadtwerke Rösrath
T-019	Regionetz GmbH
T-020	DB Energie GmbH

B.1.3.2 Keine öffentliche Planauslegung

Die Anhörungsbehörde hat auf eine öffentliche Planauslegung verzichtet.

Gem. § 73 Abs. 3 Satz 3 VwGO kann auf eine Auslegung verzichtet werden, wenn der Kreis der Betroffenen und die Vereinigungen nach Absatz 4 Satz 5 bekannt sind und ihnen innerhalb angemessener Frist Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen.

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt. Insbesondere ist der Kreis der privaten Betroffenen bekannt. An dem antragsgegenständlichen Bahnhof ergeben sich unmittelbare Betroffenheiten von Eigentümer, Mieter und Gewerbetreibenden. Die Adressaten konnten ermittelt werden. Die Anhörungsbehörde hat die Betroffenen mit Schreiben vom 11.09.2025 über das Vorhaben benachrichtigt und ihnen

Gelegenheit zur Einsichtnahme in die Planunterlagen sowie zur Stellungnahme gegeben.

Aufgrund der Benachrichtigungen ist ein privates Einwendungsschreiben eingegangen (Einwender P-1).

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG nach Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens auf eine Erörterung verzichtet.

Ein Erörterungstermin könnte im konkreten Fall, gemessen an seiner Rechtsschutz- und Informationsfunktion für den einzigen privaten Einwender, der Befriedungsfunktion sowie der Aufklärungsfunktion (in Bezug auf den Sachverhalt sowie das Abwägungsmaterial) keinen merklichen Gewinn bringen, der den Zeit-, Kosten- und Organisationsaufwand für diesen Verfahrensschritt rechtfertigen würde. Der private Einwender hatte Gelegenheit, sich umfangreich zu äußern. Er hat seine Einwendung erhoben. Die Vorhabenträgerin hat hinreichend dargelegt, warum sie den Auffassungen des Einwenders nicht folgt. Auch der erfolglose Versuch der Vorhabenträgerin, eine Einigung vor Einreichung des Vorhabens beim Eisenbahn-Bundesamt zu erzielen, zeigt auf, dass eine Befriedung voraussichtlich nicht erreicht werden könnte.

Es ist nicht zu erwarten, dass in einem Erörterungstermin über die eingereichte Einwendung hinaus weitere, dem EBA nicht bereits bekannte Tatsachen und Auffassungen übermittelt werden, die für die Entscheidung relevant sein könnten, d. h. auch für die Aufklärungsfunktion ist von einem Erörterungstermin kein Mehrwert zu erwarten.

Bezogen auf die Stellungnahmen und Forderungen der TÖB hat die Vorhabenträgerin weitestgehend zugesagt, diese zu erfüllen. Lediglich bezogen auf den Denkmalschutz des Daches von Bahnsteig 2 schien aber auch hier keine Befriedung durch einen Erörterungstermin ersichtlich, da die Stellungnahme des LVR

- Amtes für Denkmalpflege im Rheinland im Rahmen der TÖB-Beteiligung nahezu mit der vor Einreichung des Vorhabens eingeholten Stellungnahme übereinstimmt. Um weitere Informationen hinsichtlich möglichen Erhalts des denkmalgeschützten Daches zu bekommen, hat das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen eines bilateralen Gesprächs detaillierte Angaben von der Vorhabenträgerin zur Entscheidungsfindung eingeholt.

Die Abwägung der betroffenen Interessen ergibt, dass ein Verzicht auf den Erörterungstermin verhältnismäßig und daher ermessensfehlerfrei möglich ist.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG, Personenbahnhöfe.

B.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVP-G.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 UVP-G (vorprüfungspflichtiges Änderungsvorhaben ohne UVP-Pflicht im Ausgangsvorhaben) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materieell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist der Umbau und die Modernisierung der Bahnhofs Rösrath. Es wird Barrierefreiheit hergestellt, die Bahnsteighöhen werden an die aktuellen Erfordernisse angepasst und die vorhandene Personenunterführung durch einen Neubau ersetzt. Ein neues Dach ersetzt an Bahnsteig 2 die bestehende Überdachung, darüber hinaus werden an der gesamten Verkehrsstation mehrere Wetterschutzhäuser errichtet.

Die Planung und der Bau von / der Umbau zu barrierefreien Verkehrsstationen liegt im öffentlichen Interesse.

Die Maßnahme ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Ausweislich der Planunterlagen ergeben sich keine Notwendigkeiten zu Abweichungen vom Regelwerk.

B.4.3 Variantenentscheidung

Die Vorhabenträgerin durfte sich für die gewählte Variante der Umsetzung der Maßnahme entscheiden. Diese Variante ist genehmigungsfähig, denn es gibt im vorliegenden Planfeststellungsverfahren keine Alternativlösung, die sich unter Beachtung der mit der Planung angestrebten Ziele und der berührten Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt.

Die Vorhabenträgerin hat folgende Varianten untersucht:

Variante 1.1 (parallele Bahnsteige ohne Dach (ersatzloser Rückbau) am Bahnsteig 2

Die bestehenden Bahnsteige und die Überdachung am Bahnsteig 2 werden in dieser Variante komplett zurückgebaut. Geplant ist eine gesamthafte Erneuerung der beiden Bahnsteige in konventioneller Bauweise. Hierbei sollen sich beide Bahnsteige parallel gegenüber liegen. Die vorhandene Personenunterführung wird ebenfalls zurückgebaut und durch einen Neubau (inkl. Treppenaufgang mit Treppeneinhausung) an gleicher Stelle ersetzt. Der Bahnsteig 2 erhält anstelle einer Überdachung 2 Wetterschutzhäuser und der Bahnsteig 1 erhält 3 Wetterschutzhäuser.

Die Entwässerungsleitungen auf beiden Bahnsteigen werden neu errichtet. Die neuen Bahnsteige erhalten eine Bahnsteigkante aus Betonfertigteilen mit einer Bahnsteignennhöhe von 76 cm über Schienenoberkante (SO) und einer Nutzlänge von jeweils 170 m. Insgesamt wird bei der Erneuerung der Verkehrsstation darauf geachtet, dass eine nachträgliche Erhöhung auf 96 cm über SO möglich ist.

Variante 1.2 (parallele Bahnsteige, vorh. Dach am Bahnsteig 2 wird modernisiert)

Wie in der Variante 1.1 und 1.3 werden die bestehenden Bahnsteige in dieser Variante komplett zurückgebaut und neu errichtet. Das vorhandene Dach wird umfassend modernisiert. Hierfür wird die Dachhaut entfernt, die Stützenkonstruktion erhält einen neuen Korrosionsschutz und die Fundamentierung wird ebenfalls erneuert. Die Dachhautkonstruktion muss in Teilen ausgetauscht werden, zudem erhält das Dach eine neue Dachhaut sowie eine Taubenvergrämung. Da das vorhandene Dach in den Regellichtraum hineinragt, muss die Überdachung in der Breite eingekürzt werden. Anstelle von neuen Wetterschutzhäusern werden unter dem Dach Windschutzanlagen aufgestellt. Alle anderen Maßnahmen sind identisch mit der Variante 1.1.

Variante 1.3 (parallele Bahnsteige mit Neubau Dach am Bahnsteig 2)

Wie in den Varianten 1.1 und 1.2 werden die bestehenden Bahnsteige, inkl. dem vorh. am Bahnsteig 2, in dieser Variante komplett zurückgebaut und neu errichtet. Alle anderen Maßnahmen sind identisch mit denen der Varianten 1.1 und 1.2.

Variante 2.1 (südlich versetzter Bahnsteig 1, Bahnsteig 2 ohne Dach)

Wie in der Variante 1.1 werden die bestehenden Bahnsteige, das Bahnsteigdach am Bahnsteig 2 und die vorhandene Personenunterführung komplett zurückgebaut. Die beiden Bahnsteige werden in konventioneller Bauweise errichtet, wobei der Bahnsteig 1 um ca. 80 m in südlicher Richtung versetzt wird. Der Neubau der Personenunterführung (inkl. Treppenaufgang mit Treppeneinhausung) wird an gleicher Stelle, wie die vorhandene erstellt. Alle anderen Maßnahmen sind identisch mit der Variante 1.1

Variante 2.2 (südlich versetzter Bahnsteig 1, Bahnsteig 2 mit modernisiertem Dach)

Die Variante 2.2 unterscheidet sich nur in der Art zur Variante 1.2, dass der Bahnsteig 1 um ca. 80 m in südlicher Richtung versetzt wird. Alle anderen Maßnahmen sind identisch mit der Variante 1.2.

Variante 2.3 (südlich versetzter Bahnsteig 1, Bahnsteig 2 mit Neubau Dach)

Die Variante 2.3 unterscheidet sich nur in der Art zur Variante 1.3, dass der Bahnsteig 1 um ca. 80 m in südlicher Richtung ersetzt wird. Alle anderen Maßnahmen sind identisch mit der Varianten 1.3.

Die Vorhabenträgerin hat sich aufgrund einer zielgerichteten Erneuerung der Verkehrsstation sowie Kundenfreundlichkeit für die Variante 2.3 entschieden. Zwar sprechen Kostengründe für die Wahl von Variante 1.1, jedoch trägt diese nicht unbedingt dazu bei, den Schienenpersonennahverkehr im Sinne der Fahrgäste attraktiver zu machen.

Es gibt daher vorliegend keine Variante, die gegenüber der beantragten Planung eindeutig vorzugswürdig wäre; folglich war die Entscheidung für die beantragte Variante zulässig.

B.4.4 Raumordnung und Landesplanung

Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Stand 27.02.2025) formulierten und ausgewiesenen Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen verbleibt kein Kompensationsdefizit und Eingriffe in Natur und Landschaft werden gleichwertig ausgeglichen, so dass vom Vorhaben keine nachteiligen dauerhaften Beeinträchtigungen der Landschaft und des Naturhaushalts hervorgerufen werden.

B.4.6 Artenschutz

Unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Stand 27.02.2025) und der im artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (27.02.2025) formulierten Maßnahmen ist keine Auslösung von Verbotstatbeständen i. S. d. § 44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 1 bis 3 für gesetzlich besonders geschützte Arten ausgehend vom Vorhaben zu erwarten.

B.4.7 Immissionsschutz

B.4.7.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Der physisch-reale Schutz vor Baulärm ist als ein vom planfestzustellenden Vorhaben verursachtes Problem in der Planfeststellung zu lösen.

Bauarbeiten unterliegen bei Einsatz von Baumaschinen den speziellen Anforderungen an den Betrieb nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen (§ 22 Abs. 1 BImSchG). Gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG bestimmt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) die maßgeblichen Regeln zum Schutz vor schädlichen Einwirkungen durch Baulärm. Darin sind unter Nr. 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, bei Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte, Maßnahmen zur Lärmreduzierung umzusetzen.

Die Bauarbeiten finden ausschließlich im Tagzeitraum statt. Die Vorhabenträgerin hat zur Beurteilung der baubedingten Lärmimmissionen eine gutachterlich betrachtete schalltechnische Untersuchung vorgelegt. In der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm sind im Einzelnen die zu erwartenden Schallimmissionen aus den Bautätigkeiten anhand der vorläufigen Beschreibung der Arbeits- bzw. Bauphasen prognostisch für die nächstgelegene Bebauung berechnet und beurteilt worden. Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass es an mehreren Gebäuden zu Überschreitungen der Richtwerte der AVV-Baulärm kommen kann. Hierbei wird in der Bauphase 1 sowie in den Bauphasen 3 bis 8 an bis zu 3 Gebäuden der Schwellenwert von 70 dB(A) überschritten.

Für die Tage, an denen der Beurteilungspegel die grundrechtliche Zumutbarkeit von 70 dB(A) überschreitet, wird festgelegt, dass zum Schutz der Bewohner der betroffenen Gebäude Anlage 5 der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 16) besondere organisatorische Maßnahmen (z.B. Angebot von Ersatzwohnraum) zu treffen sind. Die Anwohner sind dabei frühzeitig (mindestens 2 Wochen vor der zu erwartenden Überschreitung des Beurteilungspegels) zu informieren.

Durch die stichprobenartige oder kontinuierliche Überwachung und Bewertung der Baulärmsituation während der Arbeiten kann das tatsächliche Auftreten von

erheblichen Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft auf ein Mindestmaß begrenzt werden.

Darüber hinaus verbleibende vorübergehende Beeinträchtigungen bauimmissionsrechtlicher Art sind im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Realisierung des vorliegenden Verkehrsinfrastrukturvorhabens hinzunehmen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz in Punkt A.4.4.1 erlassen.

B.4.7.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Da laut Antragsvordruck das Vorhaben keine Änderung der zulässigen Geschwindigkeit (VzG) und der Streckenklasse zur Folge hat, ist nicht davon auszugehen, dass das Vorhaben betriebsbedingt zu einer Erhöhung der Schallimmissionen führt.

B.4.7.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden

Die baubedingten Erschütterungsimmissionen wurden in einem Gutachten analysiert und bewertet. Dies kommt zu dem Ergebnis, dass potenzielle Überschreitungen von Anhaltswerten im Sinne von erheblichen Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen nach DIN 4150-2 rechnerisch nicht unmittelbar ausgeschlossen werden können.

Der Abstand zwischen den jeweiligen Erregerquellen an der Baumaßnahme bzw. der schutzbedürftigen Bebauung kann dabei an den in Anlage 6.1 der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 16) benannten Gebäuden weniger als 30 m betragen. Daher sind für diese Gebäude die in Nebenbestimmungen (A.4.4.2) genannten Maßnahmen durchzuführen.

Einwirkung auf bauliche Anlagen

Etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 sind gemäß aktuellem Planungsstand an benachbarten Gebäuden nicht zu erwarten.

An den in Anlage 6.2 der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 16) benannten Gebäuden wird zur Dokumentation möglicher vorhandener Vorschädigungen eine gebäudetechnische Beweissicherung empfohlen.

Nebengebäude ohne Adresse können aus technischen Gründen nicht erfasst

werden. Es wird daher empfohlen, sämtliche Gebäude mit einem geringeren Abstand als 25 m zu den Baumaßnahmen beweiszusichern. Das Eisenbahn-Bundesamt hat Nebenbestimmungen in A.4.4.2 festgelegt.

Einwirkung auf denkmalgeschützte Gebäude

Im direkten Umfeld der Baumaßnahmen befindet sich das denkmalgeschützte Empfangsgebäude Bahnhof Rösrath 1. Hierfür sind die Anhaltswerte der DIN 4150-3 einzuhalten. Bei einem geringeren Abstand als 50 m zu den Baumaßnahmen können etwaige Gebäudeschäden im Sinne möglicher sog. leichter Schäden in Abhängigkeit der Gebäudebeschaffenheit rechnerisch nicht ausgeschlossen werden, da im Bereich der Gleisanlagen von stark verdichtetem Untergrund und möglichen Schwingungsbrücken ausgegangen werden muss. Hier hat eine gebäudetechnische Beweissicherung für das denkmalgeschützte Gebäude zu erfolgen. Innerhalb eines Korridors von 25 m zu den Baumaßnahmen wird gemäß der Empfehlung der Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zudem ein baubegleitendes Erschütterungsmonitoring mit optischer Alarmierung der Maschinenführer angeordnet.

B.4.7.4 Stoffliche Immissionen

Die Nebenbestimmung unter A.4.4.3 ist geboten, um die stofflichen Immissionen durch aufgewirbelten Staub und Abgase zu minimieren.

B.4.8 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Nebenbestimmungen und Hinweise unter A.4.6 ergeben sich aus den Vorschriften des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG) sowie des Abfallgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (LAbfG NRW).

B.4.9 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Das auf der Bahnsteigoberfläche und dem Bahnsteigdach anfallende Niederschlagswasser wird über Entwässerungsrinnen bzw. der Dachentwässerung gesammelt. Hierzu wird in Richtung Bahnsteighinterkante ein Gefälle von 2 % ausgebildet, von der dortigen Entwässerungsrinne erfolgt die Zuführung in die neu erstellte Sammelleitung im Hausbahnsteig und wird folglich in die öffentliche Kanalisation im Bereich des Bahnhofsvorplatzes eingeleitet.

Zur Entwässerung der neuen Personenunterführung wird dort eine Hebeanlage erstellt. Das da anfallende Regenwasser gelangt unterhalb der neuen Zuwegung zum Außenbahnsteig (ehemals Mittelbahnsteig) in einen Schacht. Mittels einer neuen Gleisquerung werden zudem auch die Niederschläge dieses Bahnsteigs zur Sammelleitung des Hausbahnsteigs zugeführt und dadurch in die öffentliche Kanalisation im Bereich des Bahnhofsvorplatzes eingeleitet. Dem beantragten Anschluss an die bestehende Kanalisation sowie der beantragten Einleitung von Niederschlagswasser wurde durch den zuständigen Leitungsträger mit Schreiben vom 23.09.2022 zugestimmt.

B.4.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Art. 14 GG hingegen nicht tangiert. Denn Art. 14 GG als Grundrecht schützt nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren aber dennoch einen einfachgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage in der Abwägung zu berücksichtigen. Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, stellt grundsätzlich einen Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Vorliegend kann auf die Inanspruchnahme der betroffenen Grundstücke in dem planfestgestellten Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die einzelnen Flurstücke, welche für das Vorhaben in Anspruch genommen werden, sind im Grunderwerbsverzeichnis verzeichnet und in den Grunderwerbsplänen dargestellt. Sofern Grundstückseigentümer Einwendungen gegen solche Inanspruchnahmen erheben, werden diese bewertet, abgewogen und hierüber entschieden.

B.4.11 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

Im Laufe des Anhörungsverfahrens ging eine Einwendung ein.

Einwendung P-1

Der einzige private Einwender P-1 hat seine Einwendung fristgerecht erhoben. Dieser sei Eigentümer des Grundstücks, auf dem sich der Rösrather Bahnhof befinde und dessen Mieter dort einen Kiosk, eine Gaststätte mit Außengastronomie und einen Taxistand sowie eine Taxizentrale (Büro) unterhielten. Die Flurstücke, die in seinem Eigentum stünden, grenzten auf südöstlicher Seite an die Baugrundstücke, auf denen sich die Gleiskörper befänden, unmittelbar an.

Der Einwender trägt vor, gegen die geplante Baumaßnahme bestünden auf seiner Seite und dessen Mieter erhebliche Einwendungen:

1. Aufgrund der angekündigten Abbruch- und nachfolgenden Baumaßnahmen sei mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass es zu unmittelbaren Auswirkungen auf die Gebäudesubstanz des Einwenders kommen werde, da diese sich zum einen in unmittelbarer Nähe des geplanten Bauvorhabens befinde und zum anderen auch eine nicht entkoppelte gemeinsame Fläche im Bereich des Bahnsteiges vorhanden sei.
Vorsorglich werde angeregt, dass in jedem Fall vor Ausführung jeglicher Abbruch- oder Baumaßnahmen eine Zustandsfeststellung durch einen unabhängigen Sachverständigen erfolgen solle, von dessen Feststellungen er auch eine Kopie (Datei) erhalte. Es werde um Bestätigung gebeten.
2. Die eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebe seiner Mieter seien existenziell von dem Publikumsverkehr abhängig, der sich unmittelbar aus dem Standort des Bahnhofs und des Reiseverkehrs ergäbe. Dazu sei es von zentraler und wesentlicher Bedeutung, dass jederzeit und auch künftig ein unmittelbarer Zugang zu allen Gewerbeeinheiten der Mieter gewährleistet sei.
Dies gelte ausdrücklich nicht nur für den Zeitraum der gesamten Baumaßnahme, sondern es solle unbedingt auch ein entsprechender unmittelbarer Zugang zu der Gaststätte und den Bereichen des Taxiunternehmens gewahrt bzw. im Rahmen der Umbaumaßnahmen hergestellt werden.
Hier wäre beispielsweise (mindestens) an geeignete Treppenabgänge zu denken, wie sie vom Planungsbüro angedacht und angekündigt worden seien.
Gegebenenfalls sei auch an die Anforderungen von Menschen mit Behinderungen (Aufzug, Rampe) zu denken.
Keinesfalls sollte hier eine durchgehende Absturzsicherung des erhöhten Bahnsteiges einen direkten Zugang zu den Gewerbeeinheiten auf seinem Grundstück verhindern.
Es werde davon ausgegangen, dass dies auch im Interesse der öffentlichen

Sicherheit liegen dürfte, da andernfalls mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen wäre, dass zumindest jüngere Fahrgäste eine „Abkürzung“ über eine entsprechende Absturzsicherung wählen würden um schneller zu den Einrichtungen auf sein Grundstück oder der öffentlichen Verkehrsfläche zu gelangen.

3. Ganz erhebliche Bedenken bestünden hinsichtlich der verbleibenden Verkehrsfläche auf dem Grundstück der Bahn, die sich nachteilig auf sein Grundstück auswirken könnten.

Der Bahnhof Rösrath und insbesondere der Weg unter der Unterführung sei so gelegen, dass er gleichsam in einem Tal liege, d.h. dass das Gelände auf beiden Seiten entlang der Gleiskörper ansteige. Bei starken Regenfällen sei es bereits in der Vergangenheit dazu gekommen, dass sich Wasser in der Unterführung gesammelt habe und sich soweit aufgestaut hätte, dass Niederschlagswasser in den Gleisen gestanden habe und von der Feuerwehr hätte abgepumpt werden müssen.

Die Verkehrsflächen auf dem Bahnsteig (Bahnsteige) könnten in der Regel in den Gleiskörper entwässern, soweit diese nicht ihrerseits bereits vollgelaufen seien. Wenn nun die Bahnsteige um 76 cm erhöht würden, führe dies zwangsläufig dazu, dass die hinter den Bahnsteigen liegenden Verkehrsflächen (Wege), die nach hiesiger Kenntnis ebenfalls noch im Eigentum der Bahn stünden, nicht mehr in Richtung der Gleiskörper entwässern und versickern könnten. Dies führe - ohne ein hinreichendes Entwässerungskonzept - zwangsläufig dazu, dass das auf den Verkehrsflächen hinter den (erhöhten) Bahnsteigen anfallende Niederschlagswasser auf das Grundstück von P-1 abgeleitet werde.

Es werde auf § 27 des Nachbarrechtsgesetzes des Landes NRW verwiesen, wonach dies grundsätzlich nicht zulässig und dem Einwander und dessen Mieter auch nicht zumutbar sei. Hier sei zu beachten, dass das Grundstück von P-1 ohne bauliche Trennung an die Verkehrswegeflächen der Bahnsteige angrenze und übertretender Niederschlag damit unmittelbar auf das Gebäude und damit die Substanz des denkmalgeschützten Bahnhofs und Eigentums von P-1 einwirken würde. Es werde davon ausgegangen, dass die Gebäudesubstanz (Fassade) und Abdichtung des alten Gebäudes für stauendes Wasser nicht ausgelegt sei und es bei wiederholten oder dauerhaften Einwirkungen zu Schädigungen des Eigentums des Einwenders kommen werde.

4. In diesem Zusammenhang werde vorsorglich klargestellt, dass das gesamte Äußere des Empfangsgebäudes sowie des angrenzenden Güterschuppens unter

Denkmalschutz stünde. Eine Kopie des Bescheides der Bürgermeisterin der Stadt Rösrath vom 18.09.2025 werde beigefügt. Sämtliche behördliche Genehmigungen von Seiten der Stadt Rösrath und des Denkmalamtes seien selbstverständlich von Seite der Vorhabenträgerin beizubringen. Die Anforderungen des Denkmalschutzes seien zu beachten.

5. Nicht zuletzt bestünden hier auch deshalb erhebliche Bedenken gegen das Bauvorhaben insgesamt, weil sich das Bauvorhaben letztlich als existenzielle Bedrohung der vorhandenen Mieter und damit auch des Einwenders darstellen würde.

- a. Der unmittelbar gegenüber dem Bahnsteig gelegene Kiosk und die Bahnhofsgaststätte mit Außengastronomie seien substantiell darauf angewiesen, dass Fahrgäste unmittelbar und ungehindert nicht nur auf direktem Wege zum Eingang des Kiosk und der Gaststätte gelangen könnten, sondern dort auch in angenehmer und ruhiger Atmosphäre verweilen könnten, wenn diese dort entsprechenden existenziellen Umsatz generieren sollten.

Der Bahnhof befinde sich außerhalb des Ortskerns und sei deshalb fußläufig nur eingeschränkt erreichbar. Entsprechend seien die Mieter des Einwenders und der Lage des Bahnhofs nahezu ausschließlich auf dem sich aus dem regionalen Reiseverkehr ergebenden Publikumsverkehr der Bahn angewiesen. Sollten Reisende aufgrund der zu erwartenden erheblichen Bauarbeiten und der damit zwangsläufig verbundenen Beeinträchtigungen während der Dauer der voraussichtlich über Monate andauernden Baumaßnahme nicht im Kiosk einkaufen bzw. in der Gastronomie verzehren können, würde dies unweigerlich zu existenziellen Umsatzverlusten und damit verbundenen Gewinneinbußen führen, die letztlich zur Aufgabe der Gewerbebetriebe insgesamt und gegebenenfalls dann auch zur Kündigung oder zumindest Minderungen der bestehenden Mietverträge durch die Mieter führen würden.

- b. Das im Bahnhof ansässige Taxiunternehmen sei darauf angewiesen, dass die Reisenden ungehindert sowohl zu dem östlich gelegenen Büro als auch zu dem westlich gelegenen Taxistand auf dem Grundstück des Einwenders gelangen könnten und die Dienstleistungen der Mieter des Einwenders weiterhin in Anspruch nehmen könnten.

Sollte es hier zu Beeinträchtigungen oder gar Unterbrechungen des

Betriebes der Bahn kommen, sei auch hier mit erheblichen Umsatzverlusten zu rechnen, die auch für das Taxiunternehmen eine substantielle Bedrohung der Existenz bedeuten würden.

- c. Wenn die geplanten Baumaßnahmen dazu führten, dass die vorhandenen Gewerbe des Taxiunternehmens und der Gastronomie dort nicht mehr gewinnbringend geführt werden könnten, sei nicht nur mit Mietminderungen oder sogar Kündigungen der Mieter zu rechnen, sondern der Einwender werde auch die Räume an keine anderen Mieter vermieten können, da die Vermietung eines Bahnhofs hier offensichtlich nur an Unternehmen erfolgen könne, die ein sehr standortbezogenes Gewerbe betrieben.

In Anbetracht der hier angeführten erheblichen Gefährdung der Existenzen des Einwenders und dessen Mieter, werde um die Planung einer möglichen Alternative gebeten. In jedem Falle sollten die hier geäußerten Bedenken und Hinweise hinsichtlich der Ausführung und Gestaltung in gehöriger Weise beachtet werden und in der Planung und weiteren Vorgehensweise Berücksichtigung finden.

Gegebenenfalls wäre hier auch ein gemeinsamer Ortstermin empfehlenswert.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Der Einwender sei nicht der Eigentümer des Grundstücks, auf dem sich der Bahnhof Rösrath befindet. Eigentümer des Bahnhofs Rösrath sei die DB InfraGO AG. Der Einwender sei Eigentümer von dem Bahnhofsgebäude und der davorliegenden Fläche bis zum Bahnsteig.

Zu 1) Eine Beweissicherung sei vorgesehen, auch des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes. Optimal wäre es, wenn den Sachverständigen auch Zugang zu dem Gebäude seitens des Eigentümers ermöglicht werde.

Zu 2) Der Zugang zu dem Bahnhofsgebäude werde weder während noch nach der Baumaßnahme verhindert.

Zu 3) Ein Entwässerungskonzept liegt vor und wurde mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Zu 4) Im Rahmen der Baumaßnahme sollten keine Arbeiten an dem Güterschuppen oder dem Bahnhofsgebäude stattfinden. Es sollten lediglich die Flächen vor dem Bahnhofsgebäude angefasst werden.

Zu 5) Die Baumaßnahme Rösrath erfolge im Zusammenhang mit weiteren Baumaßnahmen, das bedeute, dass die Strecke unabhängig von der Baumaßnahme

der Verkehrsstation Rösrath gesperrt werde. Sollte der Bahnhof Rösrath in diesem Zusammenhang nicht mitumgebaut werden können, werde im Nachgang eine zusätzliche Sperrung benötigt werden. Die Reisenden würde über den Schienenersatzverkehr umgeleitet werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwender kann nicht überzeugend darlegen, dass ihm durch die Baumaßnahme am Bahnhof Rösrath unzumutbare Nachteile entstehen.

Entgegen der Auffassung des Einwenders ist dieser nicht Eigentümer des Grundstücks, auf dem sich der Bahnhof Rösrath befindet. Das geht u. a. auch aus dem Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis der Antragsunterlagen hervor. Im Eigentum des Einwenders befinden sich das ehemalige Empfangsgebäude sowie die daran anschließende, für das Vorhaben benötigte, Fläche mit Ausrichtung in Richtung der Gleise (erforderliche Fläche für Nutzungsbefugnis: 95 m²).

Auch zwecks der vermuteten Auswirkungen auf die Gebäudesubstanz wird eine Beweissicherung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes erfolgen.

Die vorgebrachten Einschränkungen von Gewerbebetrieben der Mieter des Einwenders infolge von ausbleibenden Publikums-/Reisverkehr sind nicht nachvollziehbar, da Zugang zum Bahnhofsgebäude während und nach der Baumaßnahme erhalten bleiben.

Die geplante Absturzsicherung (Füllstabgeländer) dient der Sicherheit der Reisenden und auch der Sicherheit der Besucher/Kunden des Empfangsgebäudes bzw. dessen gewerblichen Einheiten. Eine tatsächliche Barrierewirkung ist nicht festzustellen. Das vom Einwender beschriebene Szenario, dass z. B. jüngere Fahrgäste zwecks Abkürzung den Weg über die Absturzsicherung wählen würden, kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Der Sicherheitsaspekt der Absturzsicherung steht dabei im Vordergrund, die Absturzsicherung dient nicht einem Selbstzweck.

Den Bedenken zu Stauwasser infolge von Niederschlägen kann nicht gefolgt werden. Zur Entwässerung liegt ein nachvollziehbares und abgestimmtes Konzept vor (siehe Antragsunterlagen), so dass sich keine Verschlechterung der Situation bezüglich anfallendem Niederschlagswasser ableitet.

Die Hinweise zum Denkmalschutz des Empfangsgebäudes sind zwar richtig, jedoch wird das Gebäude von dem Vorhaben nicht berührt. Das Vorhaben bezieht sich lediglich auf Flächen vor dem betreffenden Gebäude. Zur indirekten Betroffenheit des

Gebäudes durch mögliche Erschütterungen im Bauablauf wird auf Abschnitt B.4.7.3 verwiesen.

Auch können die Ausführungen zu den existenziellen Bedrohungen des Einwenders bzw. seiner Mieter nicht nachvollzogen werden. Wie die Vorhabenträgerin richtigerweise erwidert hat, ist trotz der geplanten Baumaßnahme mit Reisenden zu rechnen, da diese den Schienenersatzverkehr am Bahnhof Rösrath in Anspruch nehmen würden. Außerdem würde auch ohne das gegenständliche Vorhaben für einen längeren Zeitraum eine Sperrung der Strecke 2655 vorliegen.

Zum Hinweis des Einwenders auf einen gemeinsamen Ortstermin wird seitens der Planfeststellungsbehörde erwidert, dass laut Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 07.03.2025 (ergänzende Unterlage) ein gemeinsamer Termin vor Ort bereits stattgefunden habe, welcher jedoch nicht zu einer Einigung führte.

B.4.12 Begründung der Nebenbestimmungen

Die übrigen Auflagen (vgl. § 36 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG) sind erforderlich, um den Anforderungen der bereits dort genannten Rechtsgrundlagen Rechnung zu tragen, auf die hier verwiesen wird. Sie entsprechen dem gestellten Antrag und den Empfehlungen der Träger öffentlicher Belange. Die Vorhabenträgerin hat der Aufnahme der von den Trägern öffentlicher Belange vorgeschlagenen und in diesen Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen zugestimmt und ihre Beachtung zugesagt.

B.4.13 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Mit den eingegangenen Forderungen und Hinweisen von Trägern öffentlicher Belange hat sich die Vorhabenträgerin in ihrer Synopse auseinandergesetzt. Die Forderungen und Hinweise der TÖB sind in diesem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden. Sie sind in Form von Nebenbestimmungen Bestandteil des Beschlusses geworden.

B.4.13.1 Bezirksregierung Düsseldorf (T-001)

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf bittet in seiner Stellungnahme um die Aufnahme einer Formulierung zur Beantragung einer Luftbildauswertung sowie der Vorlage einer Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung. Die Vorhabenträgerin erwidert daraufhin, dass eine Luftbildauswertung für den Baubereich im Jahr 2020 bei der Bezirksregierung Düsseldorf angefordert worden sei und diese am 08.07.2020 der Vorhabenträgerin

zur Verfügung gestellt wurde. Die darauf erkennbaren Verdachtspunkte/ -flächen befänden sich nicht im Bereich der geplanten Baumaßnahme. Dieses Dokument wurde auch als Teil der ergänzenden Unterlagen zusammen mit den Planunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Die Planfeststellungsbehörde hat die betreffende Unterlage gesichtet sowie inhaltlich nachvollziehen können und folgt der Auffassung der Vorhabenträgerin. Daher wird die vom Kampfmittelbeseitigungsdienst verfasste Formulierung nicht in den Nebenbedingungen dieses Planfeststellungsbeschlusses übernommen. Dennoch wird aus Gründen der besonderen Vorsorge eine Nebenbestimmung zur Vorgehensweise bei Kampfmittelfund unter A.4.10 verfasst. Es verbleibt kein Konflikt.

B.4.13.2 Bezirksregierung Köln (T-003)

Die Bezirksregierung Köln erhebt in ihrer Stellungnahme keine Bedenken gegen das Vorhaben. Sie weist lediglich darauf zu berücksichtigende Nebenbestimmungen (siehe A.4.2) hin.

B.4.13.3 LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland (T-005)

Das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland erhebt in seiner Stellungnahme Bedenken gegen das Vorhaben.

Von der Planung seien denkmalpflegerische Belange in erheblichem Maße betroffen, da es sich bei dem Bahnhof Rösrath um ein Baudenkmal gemäß § 23 DSchG NRW handle. Dies umfasst das ehemalige Empfangsgebäude, den Güterschuppen und die Bahnsteigüberdachung des ehemaligen Mittelbahnsteigs (Gleis 2/3). Die Fortschreibung der Eintragung in die Denkmalliste vom 08.07.1988 erfolgte am 17.09.2025.

Der Erläuterungsbericht sei daher zu korrigieren. Unter Punkt 4.4, „Beschreibung des vorhandenen Zustands – Hochbau“ (S. 12), Punkt 9.1.9 „Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Kulturgüter“ (S. 27) und Punkt 9.1.10, „Wechselwirkungen“ (S. 27) sei auf den Schutz der bauzeitlichen Bahnsteigüberdachung durch das Denkmalschutzgesetz hinzuweisen. Außerdem sei anzuführen, dass der Abbruch der Bahnsteigüberdachung eine erhebliche Beeinträchtigung des Denkmals und damit des Schutzguts Kultur- und Sachgüter darstellen würde, weil damit der Komplettverlust des denkmalgeschützten Bauteils einhergehen würde.

Die unter Punkt 3 „Varianten und Variantenvergleich“ erläuterten Varianten 1.1, 1.3, 2.1, 2.2 und 2.3 sähen alle den Komplettverlust der Bahnsteigüberdachung vor. Sie

schließen sich aus Gründen des Denkmalschutzes aus. Lediglich in der Variante 1.2 werde die Erhaltung und Instandsetzung der Bahngleisüberdachung verfolgt. Hier gelinge es, sowohl die angestrebte Modernisierung zu realisieren, als auch die wesentliche Aussage des Bahnhofs samt Bahngleisüberdachung hinsichtlich ihrer Konstruktion, materiellen Substanz, räumlichen Ausdehnung und Funktion sowie ihres Erscheinungsbilds zu wahren und den Zeugniswert des Denkmals zu erhalten.

Für die Plangenehmigung seien daher zur vertieften Beurteilung und Detailabstimmung ausführliche Planungsunterlagen zur Umsetzung der Variante 1.2 zu erstellen. Dabei sei aus denkmalpflegerischer Sicht Folgendes zu berücksichtigen:

- Vor Abbau der Bahngleisüberdachung sei eine ausführliche zeichnerische, textliche und fotografische Dokumentation anzufertigen. Hinweise zur Dokumentation von Denkmälern würden sich im entsprechenden Leitfaden des LVR-ADR unter https://denkmalpflege.lvr.de/media/denkmalpflege/publikationen/online_publicationen/Leitfaden_Abbruchdokumentation.pdf finden. Zur individuellen Präzisierung der darin allgemeingültig formulierten Anforderungen empfehle sich die Kontaktaufnahme mit der Verfasserin,
- Darauf aufbauend sei die Bahngleisüberdachung auf Schäden zu untersuchen, diese seien zu kartieren. Zur Behebung der Schäden und zur Planung des Ab- und Wiederaufbaus sei unter Hinzuziehung einer auf denkmalgeschützte Eisen- und Holztragwerke spezialisierten Fachplanung eine denkmalverträgliche Instandsetzungsplanung zu entwickeln. Bereits während der Erarbeitung dieser Dokumente empfehle sich die Kontaktaufnahme und enge Abstimmung mit der zuständigen Unteren Denkmalbehörde der Stadt Rösrath (UDB) und dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland (LVR-ADR).
- Zur Behandlung des bereits erkannten Konflikts zwischen der Ausdehnung des Bahnsteigdachs und dem erforderlichen Lichtraumprofil von Gleis 2 seien denkmalgerechte Lösungswege zu entwickeln und mit der UDB und dem LVR-ADR abzustimmen. Hierbei wäre Folgendes zu berücksichtigen:
 1. Zu prüfen sei, ob beispielsweise durch eine Reduktion der Geschwindigkeit des ein- und durchfahrenden Zugverkehrs eine Abweichung zugunsten des Denkmals erwirkt werden könne.

Sollte diese, aus denkmalpflegerischer Sicht vorzuziehende, Lösung aus zwingenden, nachvollziehbaren Gründen nicht umsetzbar sein, wären folgende Alternativen zu prüfen:

2. Höhersetzung des Bahnsteigdachs: Diese sei aus denkmalfachlicher Sicht zu favorisieren, weil dadurch nur geringe Veränderungen von Substanz und Erscheinungsbild der Überdachung verursacht würden (veränderte Fußpunkte, geringfügige Änderung der Bauhöhe).
3. Zurückversetzen des Bahnsteigdachs von der Bahnsteigkante von Gleis 2: Hierbei entstünden Eingriffe in die Substanz und das Erscheinungsbild der Überdachung (versetzte Fußpunkte, veränderte Position des Daches bei gleicher Höhenlage), die aber als gering und daher als akzeptabel einzustufen seien.
Da der Mittelbahnsteig von Gleis 2 durch den Verlust von Gleis 3 ohnehin eigentlich als Außenbahnsteig zu beurteilen sei (vgl. Punkt 1.1 zweiter Absatz im Erläuterungsbericht), sollte dies möglich sein. Auch eine Verschiebung in Längsachse sei vorstellbar, wenn der Rettungsweg zum Treppenabgang größere Abstände zur Stützkonstruktion erfordere.
4. Einkürzen des Bahnsteigdachs: Daraus resultierten starke Eingriffe in Substanz und Erscheinungsbild des Denkmals. Diese Lösung komme allenfalls in Betracht, wenn die drei oben genannten Lösungsansätze nachvollziehbar nicht realisierbar seien.

Diese verschiedenen technischen Lösungswege seien detailliert und nachvollziehbar darzustellen, um eine denkmalpflegerische Prüfung im Rahmen der Plangenehmigung zu ermöglichen.

Die Umsetzung der im Fazit (Erläuterungsbericht S. 9) präferierten Variante 1.1 sei aus denkmalpflegerischer Sicht nicht möglich, da sie den Kompletterverlust der Bahnsteigüberdachung bedeuteten; sie werde als nicht genehmigungsfähig erachtet. Derart habe sich das LVR-ADR bereits per Mail vom 18.10.2024 gegenüber dem beauftragten Planungsbüro Ingenieurbüro für Bauwesen Schmidt GmbH geäußert. Deswegen werde nun einer weiter ausgearbeiteten Planung der Variante 1.2 unter Berücksichtigung der o.g. Aspekte entgegengesehen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin habe bezüglich der denkmalpflegerische Belange vor Antragstellung beim Eisenbahnbundesamt am 07.03.2025 eine Erwiderung zur

Stellungnahme des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland vom 18.10.2024 verfasst. Die Unterlagen zur Planfeststellung seien im April 2025 eingereicht worden, vor der Fortschreibung der Eintragung in die Denkmalliste vom 17.09.2025.

Der Einwand bezüglich Korrektur des Erläuterungsberichts sei aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht berechtigt.

Die Vorzugsvariante sei am 30.08.2021 unter Beteiligung von Vertretern der Stadt Rösrath (Dezernat „Planen, Bauen, Umwelt, Mobilität“) festgelegt worden, darin wäre ein kompletter Neubau des Bahnsteigdaches beschlossen. Eine Umplanung würde bedeuten, dass eine Umsetzung in 2026 ausgeschlossen sei.

Bei dem Objekt Bahnsteigüberdachung handle es sich aus Sicht der Vorhabenträgerin zwar seit dem 17.09.2025 um ein Denkmal im Sinne des Landesdenkmalschutzgesetzes. Die vorgetragenen Interessen seien jedoch Gegenstand der Abwägung im Planfeststellungsverfahren und würden in diesem Verfahren ausreichend berücksichtigt. Bei unauflösbaren Konflikten mit verkehrlichen Interessen müssten jedoch im Zweifel die Belange des Denkmalschutzes bezüglich des Erhalts der Denkmalsubstanz zurückstehen. Jedenfalls überwiegen die verkehrlichen Belange aus Sicht der Vorhabenträgerin vorliegend die Belange des Denkmalschutzes. Im vorliegenden Fall sei ein Rückbau des Denkmals leider unvermeidbar erforderlich.

Eine Dokumentation des Bahnsteigdaches sei möglich, solange die Bauarbeiten hierdurch nicht behindert werden. Der Bauzeitenplan biete hierfür keinerlei zeitliche Reserven, so dass hier bei Verzögerungen eine Fertigstellung des Baus in der Sperrpause gefährdet sei.

Wie bei der Dokumentation sei eine Schadensuntersuchung bzw. Kartierung möglich, aber der Bauzeitenplan siehe hierfür ebenfalls kein Zeitfenster vor. Im Rahmen der Planung seien verschiedene Varianten zum Erhalt des vorhandenen Bahnsteigdaches untersucht worden, wie z.B. ein Abbau, Lagerung, ggfs. Ertüchtigung und Wiederaufbau an einer anderen Position.

Zu 1) Eine Reduktion der Geschwindigkeit habe keinen Einfluss auf den Erhalt des Daches an der ursprünglichen Position. Teile des Daches und des ersten Stützenportals befänden sich in unzulässigen Bereichen des Regellichtraumes. Diese müssten bei umfassenden Umbauten beseitigt werden.

Die hierbei angenommene Fundamentierung des Daches verhindere / erschwere

aufgrund der Größe die Verlegung von notwendigen Entwässerungs- und sonstigen Leitungen.

Zu 2) Eine Höhersetzung des vorhandenen Daches würde lediglich die Lichtraumeinschränkung der Dachhaut beseitigen, alle anderen bei Punkt 1 genannten Schwierigkeiten blieben bestehen bzw. würden noch verstärkt. Durch Höhersetzung der Fundamente könnte z. B. ein „Betonköcher“ (Stand sicherheitsnachweis erforderlich) um die höhergelegten Fundamente erforderlich werden. Dies schränke am ersten Stützenportal die Lichtraumfreiheit weiter ein, sowie an den restlichen Stützen die Durchgangsbreiten auf dem Bahnsteig. Hierbei würden die unter Punkt 3 genannten Modernisierungsarbeiten (Korrosionsschutz etc.) ebenfalls erforderlich werden.

Zu 3) Diese Lösung sei mit einem hohen wirtschaftlichen und technischen Aufwand verbunden, da die demontierten Stützen inkl. Fundamentierung auf Tragfähigkeit geprüft, von Betonresten befreit, seitlich gelagert, aufbereitet und wiederaufgestellt werden müssten. Um das Dach Zukunftssicher wiederaufzustellen, seien Oberflächenarbeiten wie z.B. Sandstrahlen o.ä. Oberflächenbehandlungen und das Aufbringen eines Korrosionsschutzes erforderlich. Diese Arbeiten könnten nur in einer witterungsgeschützten Einhausung (temporäre Halle bzw. Zelt) erfolgen. Die vorhandenen Pfetten sowie die Dacheindeckung müssten ausgetauscht werden um eine Dichtigkeit in Zukunft zu gewährleisten, so dass hierbei der eigentliche Hintergrund des Denkmalschutzes (Erhaltung des derzeitigen Erscheinungsbildes) nur sehr reduziert greife. Auch die Anbringung von technisch erforderlichen Medienkanälen für die Beleuchtung / Verkabelung veränderten die vorhandene Optik stark.

Zu 4) Die Lösung „Einkürzen des Bahnsteigdachs“ entspreche weitestgehend der im Erläuterungsbericht skizzierten Variante 1.2. Hierbei werden die unter Punkt 3 genannten Modernisierungsarbeiten (Korrosionsschutz etc.) ebenfalls erforderlich. Eine Umplanung der ausgeschriebenen Bauleistungen führt dazu, dass die bereits erfolgte Ausschreibung auf Grundlage, der beim EBA eingereichten Planung geändert werden muss.

Eine Umplanung könne den geplanten Baubeginn verzögern.

Nach der Richtlinie 804.8001 müssten Bauwerke alle 3 Jahre inspiziert werden. Die Dokumentation erfolge nach der Richtlinie 804.8004 für das benannte Bauteil. Aufgrund des Zustandes würden jährliche Sonderinspektionen durchgeführt werden.

Der Befund vom 13.12.2024 habe als Gesamtzustandswertung die Schadensstufe 3 (Schäden und Mängel großen Umfangs) erhalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendung des LVR - Amtes für Denkmalpflege im Rheinland wird teilweise zurückgewiesen.

Richtig ist, dass das Bahnsteigdach an Gleis 2 gemäß Fortschreibung der Eintragung in die Denkmalliste der Stadt Rösrath am 17.09.2025 als Denkmal eingestuft wird.

Bereits vor Antragstellung beim Eisenbahn-Bundesamt hatte das Bahnsteigdach aufgrund der Einleitung zur Unterschutzstellung einen vorläufigen Schutzstatus (§ 4 Abs. 1 DSchG NRW). Demnach trifft die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass es sich bis dato nicht um ein rechtlich geschütztes Denkmal handelte, nicht zu.

Die Vorhabenträgerin setzt der vom LVR - Amtes für Denkmalpflege präferierten Variante 1.2 (Erhaltung und Instandsetzung der Bahngleisüberdachung) entgegen, dass die Vorzugsvariante 2.3 (Neubau Dach) am 30.08.2021 mit Vertretern der Stadt Rösrath beschlossen wurde. Zwar sind Vorabstimmungen generell hilfreich und sogar wünschenswert, es wäre es jedoch zweckmäßig, hier auch die untere Denkmalbehörde berücksichtigt zu haben.

Weiter wird von der Vorhabenträgerin eine Detailplanung aus Grundlage der Variante 1.2 erwartet. Dem wird seitens der Vorhabenträgerin entgegengesetzt und auf vermeintlich überwiegende verkehrliche Belange hingewiesen sowie der Rückbau als unvermeidbar bewertet.

Die Abwägung zwischen den jeweiligen Belangen ist Teil des Planfeststellungsverfahrens und wird durch die Planfeststellungsbehörde durchgeführt.

Auf die vom LVR - Amt für Denkmalpflege genannten Hinweise zur Dokumentation und Schadensuntersuchung vor Abbau der Bahngleisüberdachung wird entgegengehalten, dass dies zwar möglich sei, jedoch im Bauzeitenplan keine zeitlichen Reserven dazu bestehen.

Dem kann die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. Generell ist davon auszugehen, dass vor baulichen Eingriffen eine Dokumentation des Status quo durchgeführt wird. Angesichts der veranschlagten Bauzeit von rund 165 Tagen scheinen die fachlichen Anforderungen zur Dokumentation des zitierten Leitfadens des LVR-ADR als durchführbar.

Des Weiteren schlägt das LVR - Amt für Denkmalpflege zwecks Erhalts des Bahnsteigdaches folgende Lösungsansätze vor: Geschwindigkeitsreduktion, Höhersetzung des Bahnsteigdachs, Zurückversetzen des Bahnsteigdachs, Einkürzen des Bahnsteigdachs.

Alle genannten Möglichkeiten werden von der Vorhabenträgerin nachvollziehbare Argumente entgegengesetzt. Dabei werden als Gründe insbesondere Einschränkung des Regellichttraumes, sich ergebende Leitungsverlegungen, Standsicherheitsnachweis, aufwendige Aufbereitungsmaßnahmen (u. a. witterungsgeschützte Einhausung), Austausch von Elementen zwecks Dichtigkeit und Anbringung von Medienkanälen hervorgebracht, die teilweise auf das Erscheinungsbild des Daches/Denkmal wirken.

Auch der Hinweis auf die jährliche durchzuführenden Sonderinspektionen und den verbesserungsbedürftigen Gesamtzustandswertung sind plausibel.

Da jedoch auf Grundlage der bislang hervorgebrachten Erwiderungen bisher keine Entscheidung getroffen konnte, hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin zu einem bilateralen Gespräch aufgefordert. Gegenstand des Termins waren die Dokumentation des denkmalgeschützten Bahnsteigdaches sowie Möglichkeiten zu Abbau, Lagerung, Wiederaufbau.

Die Vorhabenträgerin hat in dem Termin mitgeteilt, dass zu Planungsbeginn bereits fotografische Aufnahmen gemacht wurden sowie mittels Drohne eine 3D-Punktwolke erstellt wurde. Auf Nachfrage des Eisenbahn-Bundesamtes wären darauf aufbauend weitere Ergänzungen gemäß Leitfaden zur Dokumentation von Baudenkmalern vor Abbruch/Veränderung (LVR) möglich. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Vorgehensweise als sinnvoll und nimmt die Dokumentation als Nebenbestimmung im Beschluss auf. Des Weiteren wurde von der Vorhabenträgerin aus einem vergleichbaren, abgeschlossenen Vorhaben aufgezeigt, wie sich Abbau und Sanierung und Wiederaufbau eines denkmalgeschützten Daches als technisch aufwendig, zeit- und raumintensiv (Einhausung) darstellen. Sie wurde dazu aufgefordert, im Nachgang die zu erwartenden Kosten von Sanierung und Wiederaufbau des Bahnsteigdaches zu prognostizieren. Bezogen auf die unmittelbaren Bautätigkeiten ist die Modernisierung und teilweiser Erhalt des bestehenden Daches gegenüber dem Rückbau des alten Daches und komplettem Neubau eines Bahnsteigdaches demnach mit annähernd doppelten Baukosten zu beziffern.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sprechen vor allem Gründe der Sicherheit, des Zeitbedarfs, der Flächeninanspruchnahme, der Aufenthaltsqualität und der Verhältnismäßigkeit der Kosten für die Durchführung der Variante 2.3 (Neubau Bahnsteigdach).

Das Interesse der Öffentlichkeit an einer zeitnahen Realisierung eines barrierefreien, sicheren und kundenfreundlichen Bahnhofs sind insgesamt höher zu bewerten als die Belange des Denkmalschutzes, die nur unter hohen Aufwänden und Kompromissen realisierbar wären.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat zur Dokumentation des bestehenden Daches Nebenbestimmungen (A.4.7) formuliert.

B.4.13.4 LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (T-006)

Das LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland erhebt in seiner Stellungnahme keine Bedenken gegen das Vorhaben. Es weist lediglich auf die Vorgehensweise beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde hin (siehe A.4.7).

B.4.13.5 Rheinisch-Bergischer Kreis (T-007)

Der Rheinisch-Bergische Kreis habe gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die von ihr vorgeschlagenen Nebenbestimmungen und Hinweise bei der weiteren Planung berücksichtigt werden. Fachliche Beteiligungen in Bezug auf die Belange von Natur- und Landschaft sowie des Artenschutzes haben bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens stattgefunden.

Die vorgeschlagenen Punkte hat die Vorhabenträgerin weitestgehend akzeptiert. Lediglich der Feststellung, dass bezüglich des Anschlusses an die öffentliche Kanalisation im Bereich des Bahnhofsvorplatzes keine Abstimmung mit den Stadtwerken stattgefunden habe, werde widersprochen. Dazu wird von der Vorhabenträgerin auf die vor Antragstellung eingeholte Stellungnahme der Stadtwerke Rösrath vom 23.09.2022 hingewiesen. Diese wurde auch als Teil der ergänzenden Unterlagen zusammen mit den Planunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Die Planfeststellungsbehörde hat die betreffende Unterlage gesichtet sowie inhaltlich nachvollziehen können (siehe auch B.4.9) und folgt damit der Auffassung der Vorhabenträgerin. Daher wird die vom Rheinisch-Bergischen Kreis formulierte Nebenbestimmung zur Abstimmung der Vorhabenträgerin mit den Stadtwerken Rösrath bezüglich der Einleitung von Niederschlagswasser nicht in den

Nebenbedingungen dieses Planfeststellungsbeschlusses übernommen. Es verbleibt kein Konflikt.

B.4.13.6 Vodafone West GmbH - Region West (T-008); Vodafone Kabel Deutschland GmbH (T-009); Deutsche Bahn AG - DB Immobilien, Region West, Planungs- und Bauvorhaben, Eigentumsmanagement, Eigentümerversammlung (T-012)

Die Leitungsträger T-008, T-009 und T-012 haben in ihren Stellungnahmen Forderungen und Hinweise vorgebracht. Die Vorhabenträgerin hat deren Beachtung zugesagt. Sie sind als Nebenbestimmungen und Hinweise Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses geworden.

B.4.13.7 Landesbetrieb Straßenbau NRW - Regionalniederlassung Rhein-Berg - Außenstelle Köln (T-016)

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW formuliert in seiner Stellungnahme zu berücksichtigende Nebenbestimmungen und Hinweise (siehe A.4.9).

B.5 Gesamtabwägung

Die Voraussetzungen zur Erteilung einer Zulassung in Form einer Plangenehmigung liegen vor. Danach kann der Plan beschlossen werden.

Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange nicht entgegen. Die eingehende Überprüfung und Abwägung der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen gegen die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt, dass sich das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzt.

Für das Vorhaben sprechen zwingende Gründe des öffentlichen Interesses. Das Vorhaben verfolgt das Ziel, die Verkehrsstation Rösrath zu modernisieren und insbesondere barrierefrei zu gestalten und damit auch die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs zu steigern. Die Strecke 2655 ist eine wichtige Bahnstrecke für das regionale Streckennetz. Auf ihr wird der Schienenpersonennahverkehr abgewickelt, der die Mobilität der Bevölkerung sicher- und einen Teil der verfassungsrechtlich geschützten Daseinsvorsorge darstellt. Das Projekt fördert des Weiteren den Klimaschutz durch die Stärkung der Eisenbahn als klimafreundlichem Verkehrsmittel. Das Bauvorhaben ist somit in mehrfacher Hinsicht von öffentlichem Interesse.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden bei Beachtung sämtlicher Zusagen, Nebenbestimmungen und Hinweise der Plangenehmigung auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegensteht; sie sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden. Die Planung ist insbesondere derart optimiert, dass die Grundstücksinanspruchnahmen minimiert sind und nur die unabdingbar notwendigen Beeinträchtigungen fremden Eigentums und sonstiger Rechte Dritter verbleiben. Diese sind aufgrund des mit dem Vorhaben verbundenen Gemeinwohlinteresses hinzunehmen.

Auch unter Umweltgesichtspunkten ist das Vorhaben insgesamt als unkritisch zu bewerten. Insbesondere kommt es durch die Planung in keinem der betroffenen Bereiche zu Immissionskonflikten, auch nicht im Rahmen der Bauausführung, die nicht bewältigt werden können. Die Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen, doch ist ein funktionaler Ausgleich möglich. Bei Realisierung aller vorgesehenen, festgesetzten und zugesagten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen können die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe vollständig kompensiert werden.

Die Immissionsschutzkonzepte erscheinen geeignet, schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden. Durch Schallschutzmaßnahmen kann eine angemessene Konfliktminimierung erreicht werden. Im Übrigen kommen Entschädigungsansprüche, zu denen auch das Angebot von Ersatzwohnraum in besonders lärmintensiven Bauphasen zählt, in Betracht.

Die erforderlichen Eingriffe in die privaten Rechte sind verhältnismäßig und zumutbar. Der Flächenbedarf ist insgesamt auf das erforderliche und damit nicht weiter zu verringernde Mindestmaß geplant worden. Die vorübergehende bzw. dauerhafte Inanspruchnahme ist insgesamt als maßvoll und gerechtfertigt anzusehen. Verbleibende Nachteile erreichen auch hier kein Ausmaß, das dem Vorhaben entgegensteht. Die beantragte Planung führt auch somit nicht zu erheblichen Nachteilen bei Dritten.

Die Belange des Denkmalschutzes wurden intensiv beleuchtet, alle vorgebrachten Lösungsansätze zum möglichen Erhalt des denkmalgeschützten Bahnsteigdaches

wurden bewertet und abgewogen. Im Ergebnis ist der Rückbau und Neubau des Daches verhältnismäßig.

Im Ergebnis wird das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange gewertet. Das Vorhaben kann mithin unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange genehmigt werden.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Oberverwaltungsgericht für das Land NRW
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster**

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

**Oberverwaltungsgericht für das Land NRW
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster**

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln

Köln, den 17.02.2026

Az. 641pa/058-2025#020

EVH-Nr. 3535017

Im Auftrag

(Dienstsiegel)