



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az. 641pa/044-2022#033
Datum: 04.12.2023

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Erneuerung EÜ Vorster Str. in Krefeld“

in der Gemeinde Krefeld

Bahn-km 1,888 bis 1,888

der Strecke 2501 Krefeld - Abzw Eicken

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Hermann-Pünder-Str. 3
50679 Köln**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Wasserrechtliche Erlaubnis	5
A.3.1	Art, Zweck und Ausmaß	5
A.3.2	Widerrufsvorbehalt	5
A.3.3	Befristung	6
A.4	Hinweis zur Konzentrationswirkung	6
A.5	Nebenbestimmungen und Hinweise	6
A.5.1	Baubeginn, Fertigstellung	6
A.5.2	Hinweis auf allgemein zu beachtende Vorschriften	6
A.5.3	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	7
A.5.4	Abfallwirtschaft und Altlasten, Bodenschutz	8
A.5.5	Baustelleneinrichtung	9
A.5.6	Straßen und Wege; Sondernutzungserlaubnis	9
A.5.7	Feuerwehr	10
A.5.8	Denkmalschutz, Bodendenkmalschutz	11
A.5.9	Kampfmittel	11
A.5.10	Baulärm, Erschütterungen und sonstige baubedingte Immissionen	11
A.5.11	Arbeitsschutz	13
A.5.12	Arten- und Naturschutz	15
A.5.13	Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis sowie weitere Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft und zum Gewässerschutz	17
A.6	Zusagen der Vorhabenträgerin	21
A.7	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	22
A.8	Sofortige Vollziehung	22
A.9	Gebühr und Auslagen	22
B.	Begründung	22
B.1	Sachverhalt	22
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	22
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	23
B.1.3	Anhörungsverfahren	24
B.2	Rechtsgrundlage	25
B.3	Zuständigkeit	25
B.4	Umweltverträglichkeit	26
B.5	Planrechtfertigung	26
B.6	Variantenentscheidung	26
B.7	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis und der wasserrechtlichen Nebenbestimmungen	27

B.8	Begründung der Nebenbestimmungen	28
B.8.1	Nebenbestimmung zu baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen ..	28
B.8.2	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	31
B.8.3	Sonstige Nebenbestimmungen	31
B.9	Betriebsbedingte Lärmimmissionen	32
B.9.1	Keine Nebenbestimmungen zu betriebsbedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen	32
B.9.2	Hinweis zur Lärmaktionsplanung	32
B.10	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzvereinigungen	33
B.10.1	Bezirksregierung Düsseldorf (T-1)	33
B.10.2	Stadt Krefeld (T-2)	33
B.10.3	Unfallversicherung Bund und Bahn (T-3)	37
B.10.4	Kommunalbetrieb Krefeld (T-4)	37
B.10.5	Stadtwerke Krefeld AG (T-5)	38
B.10.6	NGN Netzgesellschaft Niederrhein mbH (T-6)	39
B.10.7	Telekom Deutschland GmbH – Technik Niederlassung West (T-7)	39
B.10.8	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW (N-1)	39
B.10.9	NABU (N-2)	39
B.10.10	BUND (N-3)	41
B.11	Gesamtabwägung	41
B.12	Sofortige Vollziehung	42
B.13	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	43
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	43

Auf Antrag der DB Netz AG (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 „Erneuerung EÜ Vorster Str. in Krefeld“ in der Gemeinde Krefeld, Bahn-km 1,888 bis 1,888 der Strecke 2501 Krefeld - Abzw Eicken, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen.

Sie geben, falls nicht ausdrücklich etwas anderes angegeben wird, den Planungsstand vom 3.6.2022 wieder oder sind unter diesem Datum eingereicht worden.

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkungen
1	Erläuterungsbericht, im Planverfahren nachgereicht unter dem Stand 23.11.2022/1.12.2022	genehmigt
2.1	Übersichtskarte M 1:25.000	zur Information
2.2	Übersichtslageplan M 1:5.000	zur Information
3	Lageplan M 1:500	genehmigt
4	Bauwerksverzeichnis	genehmigt
5	Grunderwerbsplan M 1:500	genehmigt
6	Grunderwerbsverzeichnis	genehmigt
7	Bauwerksplan M 1:50/1:100	genehmigt
8.1	Querschnitt M 1:100	genehmigt
8.2	Trassierungsentwurf M 1:500	zur Information
8.3	Trassierungsentwurf M 1:500	zur Information
9	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan M 1:500	genehmigt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkungen
10.1	Kabel- und Leitungslageplan M 1:500	zur Information
10.2	TK-Bestandslageplan Streckenfernmeldekanal M 1:1000	zur Information
10.3	LST-Bestandslageplan Kabeltiefbau M 1:1000	zur Information
11.1	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag mit artenschutzrechtlicher Untersuchung und Maßnahmenblättern, Stand 17.5.2022	genehmigt
11.2	Bestands- und Konflikt- und Maßnahmenplan M 1:750, Stand 3.6.2022, eingereicht unter dem 14.6.2022	zur Information
11.3	Fachbeitrag zur Wasserrechtsrahmenrichtlinie, Stand 11.5.2022	zur Information
11.4	Ergänzende Stellungnahme zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, Stand 12.9.2022 (im Planverfahren nachgereicht)	zur Information
12.1	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung, Stand 2.6.2021	zur Information
12.2	Gutachten zu betriebsbedingten Schallimmissionen, Stand 15.12.2021	zur Information
12.3	Baugrund- und Gründungsgutachten, Stand 13.6.2019, im Planrechtsverfahren nachträglich eingereicht unter dem 25.11.2022/1.12.2022	zur Information
12.4	Geotechnischer Bericht Bettungs- und Untergrundverhältnisse, Stand 12.7.2021, im Planrechtsverfahren nachträglich eingereicht unter dem 25.11.2022/1.12.2022	zur Information
13	Modifikation der Entwässerung, Stand 11.5.2022	zur Information

A.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Der Vorhabenträgerin wird die Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt.

Zu diesem Zweck ist die DB Netz AG befugt, gemäß der eingereichten Antragsunterlagen Niederschlagswasser wie folgt zu versickern.

A.3.1 Art, Zweck und Ausmaß

Versickerungsmulde 1 – Versickerungsrate 3,003 l/s

Versickerungsmulde 2 – 0,015 l/s

A.3.2 Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich.

A.3.3 Befristung

Die Erlaubnis ist auf zehn Jahre befristet.

A.4 Hinweis zur 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.5 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.5.1 Baubeginn, Fertigstellung

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, schriftlich bekannt zu geben. Dazu sind die mit der Plangenehmigung übersandten Vordrucke zu verwenden. Für den Baubeginn hat die Meldung zu erfolgen, sobald der Zeitpunkt der Antragstellerin bekannt ist, spätestens jedoch zwei Wochen vor Baubeginn. Mit der Anzeige der Fertigstellung ist zu erklären, dass die Baumaßnahme ordnungsgemäß durchgeführt und die aufgegebenen Nebenbestimmungen erfüllt wurden bzw. welche Nebenbestimmungen aus welchen Gründen noch nicht erfüllt wurden.

Auf der Baustelle ist eine Kopie dieses Planfeststellungsbeschlusses jederzeit vorzuhalten und auf Verlangen vorzuzeigen.

A.5.2 Hinweis 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.5.3 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Vor Inanspruchnahme der gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen für die Durchführung des Bauvorhabens notwendigen Flächen Dritter sind schriftliche Vereinbarungen mit den jeweiligen Eigentümern zu schließen.

Nach §§ 22 und 22a AEG i. V. m. dem Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und Entschädigungsgesetz - EEG NW) hat die Vorhabenträgerin die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahmen sowie der erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Grundstücke Dritter so gering wie möglich gehalten werden.

Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung 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 in Abstimmung mit dem Eigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder den Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen.

Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen.

Im Rahmen der Durchführung des Vorhabens dürfen ohne vorherige schriftliche Vereinbarung Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden. Vor Baubeginn sind Abstimmungen mit den Leitungsträgern zu treffen. Zu allen im Baufeld vorhandenen Kabeln und Leitungen Dritter ist ein genügender Sicherheitsabstand einzuhalten. Es sind alle Vorkehrungen zu treffen, um eine Beschädigung von Anlagen Dritter zu vermeiden. In Leitungsnähe sind die Erdarbeiten nur von Hand und mit äußerster Vorsicht auszuführen. Bei der Durchführung von Erdarbeiten in der Nähe von Kabeln und Leitungen sind die Schutzanweisungen der Versorgungsunternehmen zu beachten.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Einhaltung dieser Pflichten durch die bauausführenden Firmen sicherzustellen.

A.5.4 Abfallwirtschaft und Altlasten, 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.

Vor dem Abbruch ist ein Schadstoffkataster für die abzubrechende Bausubstanz zu erstellen. Zu untersuchen ist, in welchen Bereichen des Baukörpers schadstoffhaltige Baumaterialien oder Gefahrstoffe eingebaut worden sind. Darzustellen ist das Erfordernis besonderer Maßnahmen des Arbeitsschutzes, getrennter Erfassung und Entsorgung schadstoffhaltiger Bausubstanz. Die Erdarbeiten sind durch einen Bodengutachter begleiten zu lassen.

Die Vorgaben des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes sind umzusetzen.

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.

Die anfallenden Abfälle sind entsprechend den Planunterlagen und nach § 8 der GewAbfV getrennt zu erfassen und einer ihrer Beschaffenheit entsprechenden Entsorgung zuzuführen und zu dokumentieren.

Sollten im Rahmen der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen

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

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

Die Aushubmengen sind dabei zu dokumentieren.

Die Stadt Krefeld weist darauf hin, dass zur Baumaßnahme benötigten Flurstücke (Gemarkung Benrad, Flur 12, Flurstücke 12, 13 und 70) z. T. als Altlastverdachtsflächen gem. § 2 Abs. 6 Bundesbodenschutzgesetz im Altlastenkataster der Stadt Krefeld als Altstandort „Dachpappenfabrik“ und Altablagerung „Kleingartenanlage, Bahndamm“ eingetragen sind.

Alle Erdarbeiten sind durch einen erfahrenen Fachgutachter zu überwachen und einschließlich der Entsorgung des belasteten Aushubs zu dokumentieren. Die Dokumentation ist dem Fachbereich Umwelt und Verbraucherschutz der Stadt Krefeld vor Nutzung der Neubebauung zur Prüfung vorzulegen.

Mit den Erdarbeiten darf erst begonnen werden, wenn dem Fachbereich Umwelt und Verbraucherschutz der Stadt Krefeld der beauftragte Gutachter genannt worden ist und der Fachbereich Umwelt und Verbraucherschutz dessen Anerkennung bestätigt hat.

Der Beginn der Erdarbeiten ist dem Fachbereich Umwelt und Verbraucherschutz der Stadt Krefeld mindestens 3 Tage vor Arbeitsaufnahme anzuzeigen.

Sollte bei den Erdarbeiten kontaminierter Boden festgestellt werden, ist unverzüglich der Fachbereich Umwelt und Verbraucherschutz der Stadt Krefeld zu benachrichtigen. Der verunreinigte Boden ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

A.5.5 Baustelleneinrichtung

Für die Baustelleneinrichtung dürfen nur Flächen der Vorhabenträgerin sowie die aus den Anlagen ersichtlichen Flächen genutzt werden; diese Flächen müssen befestigt oder geschottert sein. Die Vorhabenträgerin hat in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde den Baustellenverkehr in räumlicher und zeitlicher Hinsicht so zu planen, dass eine möglichst geringe Beeinträchtigung gewährleistet ist.

A.5.6 Straßen und Wege; Sondernutzungserlaubnis

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 Stadt Krefeld weist darauf hin, dass auf den Flächen des Fachbereichs Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Krefeld jederzeit eine Sondernutzung genehmigt werden kann. Sollte eine Materiallagerung bzw. Baustelleneinrichtung auf öffentlichen Straßenland benötigt werden, ist diese beim Fachbereich Stadt- und Verkehrspla-

nung der Stadt Krefeld zu beantragen. Der Antrag ist mindestens drei Wochen vor Beginn der Sondernutzung einzureichen.

A.5.7 Feuerwehr

Folgende Hinweise der Feuerwehr Krefeld sind zu beachten:

Amtlich ausgewiesene Feuerwehrezufahrten und Umfahrten sind zwingend und dauerhaft frei zu halten.

Die in der Verwaltungsvorschrift zur BauO NRW unter § 5.023 vorgegebenen Kurvenradien und Abstände sind einzuhalten.

Um eine evtl. Durchfahrt für Lösch- und Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten, muss eine Fahrspur von mind. 3,25 m Breite und 4 m Höhe aufrechterhalten bleiben.

Die Zugänge zu den einzelnen angrenzenden Objekten muss jederzeit ungehindert möglich sein.

Die Erreichbarkeit der Objekte, Gebäude und deren Anleiterbarkeit mittels einer Kraftfahrdrehleiter müssen jederzeit gewährleistet sein. Auch muss eine Erreichbarkeit der Gebäude zur Rettung übertragbare Leitern möglich sein.

Bei vorhandenen Sonderbauten, Schulen, Kindergärten, Kirchen und Flüchtlingsunterkünften sind die Notausgänge und Fluchtwege frei zu halten.

Unterflurhydranten dürfen nicht überbaut werden und müssen wie Überflurhydranten im Radius von 1 m freigehalten werden.

Alle Hydranten müssen für die Feuerwehr nutzbar bleiben.

Grundsätzlich ist ein hoher Abstimmungsbedarf mit der Feuerwehr erforderlich, um eine interne Kommunikation des Baustellenverlaufs zu garantieren und den Einsatz-erfolg des Rettungsdienstes und der Feuerwehr Krefeld nicht zu gefährden.

Der Berufsfeuerwehr sind spätestens eine Woche vor Baubeginn Ansprechpartner zu benennen. Hierzu sind Namen, Anschrift und Telefonnummer der für die Baustelle weisungsbefugten und ständig erreichbaren Personen anzugeben.

Die Straßeneinmündungen oder Stichstraßen, an denen Sperrböcke aufgestellt werden, dürfen nicht zusätzlich beparkt werden.

A.5.8 Denkmalschutz, Bodendenkmalschutz

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die untere Denkmalbehörde unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten.

A.5.9 Kampfmittel

Sollte sich während der Bauarbeiten ein Verdacht auf das Vorhandensein von Bombenblindgängern oder anderen Kampfmitteln ergeben oder werden solche aufgefunden, sind aus Sicherheitsgründen die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Feuerwehrdienststelle oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu verständigen.

A.5.10 Baulärm, Erschütterungen und sonstige baubedingte Immissionen

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 (Anlage 12.1 zu diesem Planfeststellungsbeschluss) hinsichtlich der Vermeidung und Minimierung von Geräuschemissionen sind umzusetzen, soweit sich nicht aus diesem Bescheid strengere Vorgaben ergeben.
3. Bauarbeiten sind in den besonders geschützten Zeiten (Nachtruhe) sowie 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). Die Vorhabenträgerin hat in diesem Zusammenhang auch die Wirksamkeit eines Einsatzes von mobilen, ggf. aufblasbaren Schallschutzwänden zu prüfen und zu bewerten.

5. Die Vorhabenträgerin hat dafür zu sorgen, dass während der Bauzeit geräusch-
arme Baumaschinen entsprechend der Baumaschinenlärmverordnung eingesetzt
werden. Es sind Bauverfahren bevorzugt einzusetzen, die lärmarme Vorgehens-
weisen 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 entspre-
chen. Erschütterungen sind durch die Auswahl des Bauverfahrens auf ein Min-
destmaß zu begrenzen.

6. Die Vorhabenträgerin hat durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustel-
len, dass die für Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere
bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angren-
zenden Flächen eingehalten werden.
7. Sind in Einzelfällen massive Grenzwertüberschreitungen der AVV Baulärm zu
erwarten und Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismä-
ßigem Aufwand nicht realisierbar, ist zum Schutz der Anlieger vor lärmintensiven
Arbeiten zur Nachtzeit die Bereitstellung von Ersatzschlaf- oder Wohnraum an-
zubieten. Das gilt insbesondere bei absehbarer Überschreitung der gesundheits-
gefährdenden Grenzwerte von 70 dB (A) tagsüber und 60 dB (A) nachts.
8. Analog zu Baustellen der Instandhaltung sind nur noch Automatische Warnsys-
teme zu verwenden, deren akustische Warnsignalgeber über eine Automatische
Regelanpassung (APA) verfügen. Dies gilt nicht für Baustellen, an denen sich im
Abstand von weniger als 1000 m beidseitig des von der Baumaßnahme betroffe-
nen Gleisabschnittes keine Gebiete im Sinne der Nr. 3.1.1 Buchstabe c bis f
(Mischgebiete, allgemeine Wohngebiete, reine Wohngebiete, Kurgebiete und
Krankenhäuser) der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm
(Geräuschemissionen – AVV Baulärm) befinden. Der Abstand von 1000 m re-
duziert sich, soweit beispielsweise durch Schallausbreitungshindernisse auf dem
Weg von den Signalgebern zu den schützenswerten Gebieten schädliche Um-
weltauswirkungen durch Lärm nach der AVV Baulärm nachweislich nicht zu er-
warten sind. Der Schallpegel der Warnsignalgeber darf an der unteren Grenze
des Dynamikbereiches der Automatischen Pegelanpassung maximal 97 dB(A)
erreichen.
9. Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Baudurchführung, insbesondere zur
Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen

Immissionen, einen Immissionsschutzverantwortlichen einzusetzen. Dieser kann, wenn notwendig, in den Bauablauf eingreifen. Er hat die Umsetzung der Maßnahmen zu überprüfen und erforderlichenfalls weitergehende Maßnahmen zu ergreifen. Der Immissionsschutzverantwortliche steht von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind den Anliegern sowie der Unteren Immissionsschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

10. Während der Bauphase ist die tatsächlich auftretende Lärmbelastung durch baubegleitende Messungen durch einen Sachverständigen nachzuweisen und bezüglich der Wirkung auf Menschen zu beurteilen. Die Ergebnisse des Sachverständigen sind der Planfeststellungsbehörde sowie der unteren Immissionsschutzbehörde auf Verlangen vorzulegen.
11. Die Betroffenen sind frühzeitig und umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmwirkungen aus dem Baubetrieb zu informieren (s. Einsatz des Immissionsschutzverantwortlichen). Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahme sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Betroffenen in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen.
12. Die Betroffenen sind über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen aufzuklären.
13. Staubemissionen sind nach Stand der Technik zu vermeiden, insbesondere durch Abhängen und Bewässerung.

A.5.11 Arbeitsschutz

Bei der Entsorgung gesundheitsgefährdender Abfälle sind die gesetzlich gebotenen Maßnahmen zum Schutz des betroffenen Personals zu treffen.

Für alle Baustellenbereiche, in denen gesundheitsgefährdende Bodenverunreinigungen zu erwarten sind, ist das Baupersonal durch geeignete Schutzmaßnahmen vor Gesundheitsgefährdungen insbesondere durch die inhalative Aufnahme von belasteten Stäuben zu bewahren. Belasteter Bodenaushub ist bei trockener Witterung zu befeuchten, um Staubbildung zu vermeiden.

Im Übrigen sind die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung - BaustellV) sowie die Regeln zum Arbeitsschutz auf Baustellen (RAB) zu berücksichtigen sind. Die einzelnen Verpflichtungen zur Einhaltung der BaustellV ergeben sich aus der Anzahl der an der Maßnahme beteiligten Arbeitgeber (Firmen), dem Umfang sowie den Gefährdungsmerkmalen der vorzunehmenden Arbeiten.

Beim Umgang mit Baumaterialien oder Bodenaushub, die mit Gefahrstoffen kontaminiert sind, müssen die Bestimmungen der Technischen Regel für Gefahrstoffe TRGS 524 „Sanierung und Arbeiten in kontaminierten Bereichen“ und der BGR 128 „Kontaminierte Bereiche“ eingehalten werden.

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.

Wenn Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber (gleichzeitig oder nacheinander) tätig werden ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator (SiGeKo) zu bestellen. Der Koordinator ist bereits während der Ausführungsplanung des Projektes einzubinden. Anforderungen an die fachliche Eignung von Koordinatoren sind den „Regeln für Arbeitsschutz auf Baustellen“ (RAB 30) zu entnehmen.

Zusätzlich ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGe-Plan) zu erstellen, wenn

- Beschäftigte mehrere Arbeitgeber tätig werden und eine Vorankündigung erforderlich ist oder
- Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig werden und besonders gefährliche Arbeiten gemäß Anhang 2 der BauStellV ausgeführt werden müssen (z. B. mögliche Absturzhöhen > 7 m, Arbeiten in einem geringeren Abstand als 5 m von Hochspannungsleitungen, Vorhandensein von Gefahrstoffen).

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 Siche-

ungsmaßnahmen 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.5.12 Arten- und Naturschutz

1. Rodung und Rückschnitt von Gehölzen sowie Baufeldfreimachung sind gem. § 39 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) außerhalb der Brutzeit in der Zeit vom 30.09. bis zum 1.03. durchzuführen.

2. Der Landschaftspflegerische Begleitplan und der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag sind Bestandteil der Genehmigung. Die dort formulierten Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen sowie die Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Tatbestände sind verbindlich für die Vorhabenträgerin und zwingend einzuhalten.

3. Die Vorhabenträgerin hat eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung einzusetzen sowie deren ausreichende Präsenz vor Ort und Erreichbarkeit zu gewährleisten. Durch die ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet v. a. die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan und Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag sowie den Nebenbestimmungen in Text und Karten formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden.

4. Die ökologische Baubegleitung ist der Stadt Krefeld als untere Naturschutzbehörde zu benennen (Fachbereich Umwelt und Verbraucherschutz, E-Mail: bauenund-baum@krefeld.de). Sie hat die untere Naturschutzbehörde sowie die Bezirksregierung Düsseldorf als höhere Naturschutzbehörde (HNB, Dezernat51@brd.nrw.de) quartalsweise formlos über den Baufortschritt und die Umsetzung der Schutz-, Vermeidungs- und weiteren landschaftspflegerischen Maßnahmen zu informieren. Bei

besonderen Vorkommnissen sind die Naturschutzbehörden umgehend zu informieren.

5. Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der HNB (Dezernat51@brd.nrw.de) sowie der UNB schriftlich die gesamtverantwortliche Bauleitung und die für die ökologische Baubegleitung qualifizierte Person mit Namen, Anschrift, Telefon und E-Mail-Adresse mitzuteilen.

6. Beginn und Abschluss der Bauarbeiten (inkl. bauvorbereitende Maßnahmen) sind der HNB (Dezernat51@brd.nrw.de) sowie der UNB umgehend schriftlich mitzuteilen.

7. Vor der Baustelleneinrichtung sind die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung fachgutachterlich durch die ökologische Baubegleitung auf ihre aktuelle Relevanz zu überprüfen. Falls bisher nicht relevante Arten sowie Fortpflanzungs- und Ruhestätten beeinträchtigt werden können, sind dies verursachende Handlungen nicht zulässig. Das weitere Vorgehen ist kurzfristig mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen.

8. Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit hat gemäß DIN 18920/RAS-LP4 zu erfolgen.

9. Sofern während der Bautätigkeit Beleuchtungen errichtet werden, sind diese zu minimieren. Das Anlocken von Insekten aus angrenzenden Lebensräumen und deren Prädatoren ist zu vermeiden. Hierzu sind die Inhalte der Anlage 1 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)“ zu beachten.

10. Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme oder Beeinträchtigung ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) hat in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Darüber hinaus gehende Eingriffe und Inanspruchnahmen sind nicht zulässig und bedürfen einer Planänderung, die rechtzeitig bei der Planfeststellungsbehörde mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen ist.

11. Die Ausgleichsmaßnahmen sind spätestens innerhalb der auf den Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode (1.10.-31.3) umzusetzen und die HNB über das Ergebnis zu informieren.

12. Die Bezirksregierung Düsseldorf empfiehlt, im Sinne der Förderung der natürlichen Vielfalt bei der Wiederherstellung der beeinträchtigten Biotope nicht nur standortgerechte, sondern vorrangig einheimische Gehölze verschiedener Arten zu setzen und bei der Einsaat auf artenreiches Regiosaatgut zurückzugreifen.

13. Um das erneute Anwachsen der zuvor fachgerecht ausgegrabenen Ligusterhecke, dem neuen Landschaftsrasen und den neuen standortgerechten Sträuchern sicherzustellen, ist ein Pflegekonzept zu erarbeiten. Dies ist auch mit Vorgaben zur Pflege über die Anwachsphase hinaus zu versehen. Für die durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen sind klimawandelangepasste sowie klimawandelresistente Pflanzen zu verwenden. Zur Verbesserung der Standortbedingungen ist eine Zugabe von stickstofffixierenden Knöllchenbakterien (Rhizobien) zu prüfen. Zusätzlich ist Pflanzkohle im Substrat einzusetzen.

14. Zur Abnahme der Baustelleneinrichtung und der fertig gestellten Baumaßnahme ist jeweils ein Abnahmetermin mit der UNB zu vereinbaren und durchzuführen. Die Termine sind jeweils eine Woche zuvor im Vorfeld zu vereinbaren.

A.5.13 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis sowie weitere Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft und zum Gewässerschutz

1. Baumaschinen, die mit wassergefährdenden Stoffen betrieben werden bzw. die wassergefährdende Stoffe verwenden, sind werktäglich durch den verantwortlichen Bauleiter auf Dichtigkeit zu prüfen. Es dürfen nur Maschinen eingesetzt werden, bei denen nicht mit Ölverlusten zu rechnen ist.
2. Sämtliche auf der Baustelle anfallenden Abfälle (z. B. Kanister, Fässer, Dosen, verunreinigte Behälter) sind umgehend ordnungsgemäß zu entsorgen. Müssen ausnahmsweise Abfälle auf der Baustelle zwischengelagert werden, so hat dies in ausreichend dichten, beständigen und vor Witterungseinflüssen geschützten Behältnissen (z. B. Container) zu erfolgen.
3. Wassergefährdende Stoffe sind so zu lagern und zu sichern (z. B. in einer dichten Auffangwanne aus Stahl), dass eine Verunreinigung des Bodens nicht zu besorgen ist.
4. Geräte zur Aufnahme von ausgelaufenen wassergefährdenden Stoffen sind ständig auf der Baustelle vorzuhalten. Zusätzlich sind in ausreichender Menge ölaufsaugende Stoffe die das Eindringen des Öls in den Untergrund hemmen vorzuhalten.
5. Die Bodenflächen von während der Bauphase eingerichteten Werkstätten oder Anlagen müssen wasserundurchlässig befestigt werden.
6. Bei den Aushubarbeiten ist darauf zu achten, dass die gewachsenen Deckschichten nicht mehr als unbedingt notwendig beseitigt werden.

7. Sperr- und Schutzanstriche dürfen erst dann mit Erdreich überdeckt werden, wenn sie vollständig ausgehärtet sind.
8. Es dürfen nur Baustoffe (z. B. gewaschener Kies), Bauhilfsstoffe (z. B. Schalungsöle und Isolieranstriche) oder Füllmaterialien verwendet werden, die nach Fertigstellung der Baumaßnahme keine Gefährdung des Grundwassers herbeiführen können.
9. Die Bauarbeiten sind so durchzuführen, dass keine wassergefährdenden Stoffe in Gewässer und Böden eindringen können.
10. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Auftragnehmers sind über die möglichen Gefahren bei einer Beeinträchtigung des Grundwassers im Wasserschutzgebiet zu informieren.
11. Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, sind das Eisenbahn-Bundesamt und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.
12. Die Lagerung und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu befürchten ist.
13. Baufahrzeuge und Maschinen sind – soweit möglich – in arbeitsfreien Zeiten sowie bei Betankungsvorgängen sicher auf wasserundurchlässigen Flächen abzustellen.
14. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollslauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen. Auslaufendes Betriebsmittel, auch Tropfverluste, sind unmittelbar aufzunehmen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (Schaufel und Eimer) sind im Bereich der Betankungsstelle bereitzuhalten.
15. Eine Versickerung des im Rahmen der Bauarbeiten anfallenden Wassers vor Ort ist nicht zulässig.
16. Bei Schadensfällen im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen oder anderen Vorkommnissen, die eine Beeinflussung des Grundwassers bzw. des Gewässers besorgen lassen, ist die untere Wasserbehörde unverzüglich zu benachrichtigen.

Die folgenden Nebenbestimmungen und Hinweise beziehen sich auf die wasserrechtliche Erlaubnis:

17. Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist auf Verlangen nach Beendigung der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.
18. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
19. Der Betreiber ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
20. Der Erlaubnisinhaber ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.
21. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer (hier: Grundwasser) haben könnten, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.

22. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
23. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstelle nicht zulässig.
24. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlagen Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.
25. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
26. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß den Vorsorgewerten der Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall – LAGA TR Boden - (Z0-Material) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.
27. Um zu verhindern, dass die Versickerungsfläche kolmatiert wird, ist gegebenenfalls eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (z.B. aus nicht begrünten Flächen) zu erwarten sind.
28. Die Versickerungsmulden sind mit einem breitkronigen Notüberlauf zu versehen. Diese Notüberläufe sind gegen Erosion zu sichern. Die Versickerungsmulden sind mit einem Freibord von mind. 10 cm auszuführen.
29. Die konkreten Lagepunkte der beiden Versickerungsmulden (mit Rechts- und Hochwert) sind zwingend zur Eintragung in das Wasserbuch erforderlich. Spätestens 2 Wochen nach Fertigstellung der Entwässerungsanlagen müssen die konkreten Lagepunkte der beiden Versickerungsmulden daher dem Eisen-

bahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Außenstelle Köln (sb6-west@eba.bund.de) benannt werden.

30. Beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art, des erlaubten Zwecks oder Maßes der Benutzung, wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen sowie Entnahmemenge bei der Bauwasserhaltung sind dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Beginn anzuzeigen. Wesentliche Änderungen bedürfen einer ergänzenden oder geänderten wasserrechtlichen Erlaubnis.
31. Die wasserrechtliche Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, der Änderung bzw. der Ergänzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen, damit nachteilige Wirkungen auf Gewässer, Grundstücke oder Anlagen, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vor auszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
32. Der jederzeitige Widerruf der wasserrechtlichen Erlaubnis bleibt vorbehalten, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen. Sachliche Gründe können z. B. darin liegen, dass sich die Wasserhaltungsmaßnahme nachteilig auf Gewässer oder angrenzende Grundstücke auswirken kann (z. B. infolge wesentlicher Überschreitung der erlaubten Entnahmemenge).
33. Die wasserrechtliche Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
34. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
35. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.
36. Die wasserrechtliche Erlaubnis einschließlich der ergangenen Nebenbestimmungen gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger.

A.6 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 dieser Plangenehmigung, als sie ihren

Niederschlag in den genehmigten Planunterlagen gefunden haben oder in der Plan-genehmigung dokumentiert sind.

Die Vorhabenträgerin hat der Aufnahme der von den Trägern öffentlicher Belange vorgeschlagenen Nebenbestimmungen zugestimmt und deren Beachtung zugesagt. Ferner hat sie zugesagt, die Hinweise der Träger öffentlicher Belange zu beachten, soweit das unter Ziffer B.10 erwähnt ist.

A.7 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 zurück-gewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.8 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollzieh-bar.

A.9 Gebühr und Auslagen

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

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Erneuerung EÜ Vorster Str. in Krefeld“ hat die vollständige Er-neuerung der Eisenbahnüberführung nach aktuell geltenden Standards und techni-schem Regelwerk zum Gegenstand, um die Verfügbarkeit der Infrastruktur auf Dauer mängelfrei zu gewährleisten. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 1,888 bis 1,888 der Strecke 2501 Krefeld - Abzw Eicken in Krefeld.

Die Antragsunterlage betrifft die eingleisige nicht elektrifizierte Bahnstrecke 2501, die in Bahn-km 1,888 die Vorster Straße in der Stadt Krefeld kreuzt. Die Kreuzung ist als Eisenbahnüberführung ausgebildet. Die Strecke 2501 war ehemals zweigleisig. Das

zweite Gleis ist seit 1997 stillgelegt und rückgebaut (Schienen und Schwellen). Das in Betrieb befindliche Gleis wird nicht als Streckengleis geführt, sondern ist nur ein Nebengleis, das zum Bahnhofsbereich gehört. Die normative Nutzungsdauer der einfeldrigen Brücke aus dem Jahr 1908 ist bereits weit überschritten. Der Bauwerkszustand der EÜ ist so schlecht, dass die uneingeschränkte Verfügbarkeit des Bauwerks und der überführten Bahnstrecke auf Dauer nicht mehr gewährleistet ist. Eine wirtschaftlich vertretbare Instandhaltung ist langfristig nicht möglich. Geplant ist die Erneuerung der EÜ Vorster Str., um die Verfügbarkeit der Strecke zukünftig gewährleisten zu können.

Mit dem Ersatzneubau steht der DB Netz AG die Strecke 2501 im Bauwerksbereich mit der vollen Belastbarkeit sowie mit der trassierungstechnisch maximal möglichen Fahrgeschwindigkeit zur Verfügung. Eine Geschwindigkeitsänderung gegenüber der Sollgeschwindigkeit der überführten Strecken ist im Zuge des Bauvorhabens nicht vorgesehen. Das neue Bauwerk wird zur Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung für eine gegenüber dem Bestandsbauwerk höhere Traglast ausgelegt. Darüber hinaus werden konstruktive und sicherheitsrelevante Mängel wie die bisherige offene Fahrbahn sowie die zu geringe Randwegbreite behoben. Gleichzeitig wird das Gleis zwischen km 1,710 - 2,140 um bis zu 2,5 m zur Dammmitte (in Richtung Westen) verschwenkt. Mit der Erneuerung wird auf der Strecke im Bauwerksbereich die volle Betriebs- und Verkehrssicherheit wiederhergestellt.

Der Straßenbaulastträger, die Stadt Krefeld, hat kein Verlangen zur Aufweitung oder Vergrößerung der lichten Höhe und Weite geäußert.

Die Entwässerung der EÜ erfolgt über ein Grundrohr, das auf der Widerlagerrückseite liegt. Das Grundrohr leitet das anfallende Wasser in Versickerungsmulden am Dammfuß.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 14.06.2022, Az. I.NI-W-P-I, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Erneuerung EÜ Vorster Str. in Krefeld“ beantragt. Der Antrag ist am 17.6.2022 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Am 8.9.2022 ist die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten worden. Nach Vorlage nachgebesserter Unterlagen ist am 7.11.2022 eine erneute Mängelmitteilung erfolgt.

Am 1.12.2022 haben die Planunterlagen vollständig und mängelfrei beim Eisenbahn-Bundesamt vorgelegen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 12.12.2022, Az. 641pa/044-2022#033, 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. Das Eisenbahn-Bundesamt hat ferner 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.

Alle eingegangenen Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen, Anmerkungen oder Empfehlungen.

Nr.	Bezeichnung
T-1	Bezirksregierung Düsseldorf
T-2	Stadt Krefeld
T-3	Unfallversicherung Bund und Bahn
T-4	Kommunalbetrieb Krefeld
T-5	Stadtwerke Krefeld AG
T-6	NGN Netzgesellschaft Niederrhein mbH
T-7	Deutsche Telekom Technik GmbH – Technik Niederlassung West
N-1	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
N-2	NABU
N-3	BUND

Das Eisenbahn-Bundesamt hat der Vorhabenträgerin Gelegenheit zur Rückäußerung zu den eingegangenen Stellungnahmen gegeben. Die Rückäußerung hat dem Eisenbahn-Bundesamt am 6.6.2023 vorgelegen und ist den Trägern öffentlicher Belange weitergeleitet worden. Die meisten Träger öffentlicher Belange haben daraufhin erklärt, dass ihre Bedenken ausgeräumt seien. Lediglich die Stadt Krefeld hat in einem

Punkt weiterhin Bedenken aufrechterhalten. Nach einer erneuten Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 18.10.2023 hat die Stadt Krefeld am 23.10.2023 erklärt, ihre Bedenken seien ausgeräumt.

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes gem. § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG in der Zeit vom 6. März 2023 bis einschließlich 6. April 2023 in der Stadtverwaltung Krefeld, Fachbereich Vermessung, Kataster und Liegenschaften, öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung sind in der Stadt Krefeld ortsüblich bekannt gemacht worden. Ende der Einwendungsfrist war der 20. April 2023.

Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet und Auslegung der Planunterlagen sind keine Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.2 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 betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.3 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 Netz AG.

B.4 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörenden Betriebsanlagen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.5 Planrechtfertigung

Aufgrund des schlechten baulichen Zustands sowie des Alters soll die Eisenbahnüberführung ersetzt werden. Die Nichtrealisierung würde zu einer Gefährdung der Standsicherheit führen und betriebliche Einschränkung der Infrastruktur verursachen. Ein Ausfall der Brücke könnte zu Personenschäden führen. Das Vorhaben dient daher der Gewährleistung des sicheren Betriebs der Schienenverkehrswege sowie der Verkehrssicherheit und damit u. a. auch dem Schutz von Leben und Gesundheit von Menschen. Es dient somit dem öffentlichen Interesse. Die Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.6 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 Betrachtung der Vorhabenträgerin genügt den Anforderungen an eine Variantenuntersuchung. In der Planfeststellung müssen die ernsthaft in Betracht kommenden Planungsvarianten im Hinblick auf die einzelnen betroffenen Belange und in der erforderlichen Tiefe bewertet, gewichtet und untereinander abgewogen werden. Eine Genehmigungsfähigkeit der beantragten Planung ist dann nicht gegeben, wenn eine Alternative sich als die eindeutig vorzugswürdige aufdrängt. Es müssen hierbei allerdings nicht alle denkbaren Varianten einer detaillierten Abwägung zugeführt werden. Vielmehr können Varianten, die sich schon bei einer Grobanalyse als offensichtlich mangelhaft und ungeeignet erweisen, bereits in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden. Kostengesichtspunkten können bei der Variantenauswahl eine entscheidende Bedeutung zukommen, auch wenn die kostengünstige und hin-

sichtlich der übrigen Parameter zumutbare Lösung mit erheblichen Beeinträchtigungen anderer Belange einhergeht, die durch die teurere Variante vermieden werden könnten.

Im vorliegenden Fall hat die Vorhabenträgerin die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten untersucht, nachvollziehbare Gründe für ihre Variantenentscheidung vorgebracht und eine vertretbare Entscheidung getroffen.

B.7 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis und der wasserrechtlichen Nebenbestimmungen

Die wasserrechtliche Erlaubnis beruht auf §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, § 12 WHG. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierfür nach § 19 Abs. 1 WHG als Planfeststellungsbehörde zuständig. Die Erlaubnis durfte erteilt werden, da schädliche Gewässeränderungen nicht zu erwarten sind und andere öffentlich-rechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen.

Versickerung des auf der Eisenbahnüberführung anfallenden Niederschlagswassers über Versickerungsmulden am Dammfuß stellt eine Gewässerbenutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar. Die Entwässerung der EÜ erfolgt über ein Grundrohr, das auf der Widerlagerrückseite liegt. Das Grundrohr leitet das anfallende Wasser in die beiden Versickerungsmulden am Dammfuß.

Nach § 8 WHG ist hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich.

Gemäß § 12 Abs. 1 WHG ist eine Erlaubnis zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässeränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden.

Der Begriff der „schädlichen Gewässeränderung“ nach § 12 Abs. 1 WHG ist in § 3 Nr. 10 WHG definiert als Veränderung von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus aufgrund des WHG erlassenen Gesetzen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Zudem ist in § 48 Abs. 1 WHG geregelt, dass eine Erlaubnis für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden darf, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist (sog. Besorgnisgrundsatz).

Versagungsgründe liegen nicht vor.

Eine schädliche Veränderung eines Gewässers, insbesondere des Grundwassers, ist durch die Maßnahme nicht zu befürchten, soweit sie wie geplant ausgeführt wird und die in dieser Plangenehmigung formulierten Nebenbestimmungen beachtet werden.

Nach § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Erlaubnis im Bewirtschaftungsermessen der zuständigen Behörde (hier: Eisenbahn-Bundesamt). Das Ermessen wurde entsprechend dem Zweck der Ermächtigung, innerhalb der gesetzlichen Grenzen und insbesondere unter Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ausgeübt. Hierbei sind insbesondere die in den §§ 6 Abs. 1 WHG und in § 12 WHG aufgeführten Bewirtschaftungsgrundsätze und die zu beachtenden Sorgfaltspflichten berücksichtigt worden.

Nach Abwägung aller relevanten Interessen und Belange liegen Gründe des Allgemeinwohls, die zu einer Versagung der beantragten Gewässerbenutzung führen müssten (§ 12 Abs. 1 WHG), nicht vor, sodass die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt werden kann. Die angeordneten Nebenbestimmungen entsprechen den Zwecken des § 13 WHG und sind erforderlich, um nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit zu verhindern.

Die (jederzeitige) Widerruflichkeit der wasserrechtlichen Erlaubnis ergibt sich aus § 18 Abs. 1 WHG.

B.8 Begründung der Nebenbestimmungen

B.8.1 Nebenbestimmung zu baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Der physisch-reale Schutz vor Baulärm ist als ein vom planfestzustellenden Vorhaben verursachtes Problem in der Planfeststellung/Plangenehmigung zu lösen. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm können nach der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm für das vorliegende Vorhaben nicht durchgängig eingehalten werden. Gleichwohl ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung nicht zu beanstanden, dass gemessene Werte zeitweise um 5 dB(A) überschritten werden (vgl. BVerwG 3 VR 2.15 vom 01.04.2016). Ferner ist eine Überschreitung der akustischen Vorbelastung um 3 dB(A) zeitweise hinzunehmen (vgl. BVerwG 7 A 11.11 vom 10.07.2012).

Einen rechtssicheren Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm liefert die AVV Baulärm. Darin sind Immissionsrichtwerte für den Tages -bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Soweit bei der Realisierung des beantragten Bauvorhabens die Richtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden, sind keine (weiteren) Maßnahmen der Bau-

lärmvermeidung und -beschränkung und keine Schutzauflagen i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG erforderlich. Werden bei der Realisierung der beantragten Baumaßnahme die Richtwerte der AVV Baulärm nicht eingehalten, ist der Bauherr gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet, die Baumaschinen und die Baustelle so zu betreiben, dass Baulärm, der unter Realisierung des Standes der Technik vermieden werden kann, tatsächlich vermieden wird, und der nach Realisierung des Standes der Technik unvermeidbare Baulärm auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt bleibt. Die AVV Baulärm wird vorliegend in der Planung berücksichtigt.

Grundsätzlich ist der Begriff des „Immissionsrichtwertes“ i. S. d. Nummer 3 der AVV Baulärm nicht schematisch dahingehend zu verstehen, dass jede Überschreitung unzumutbar wäre. Nummer 5.2 der AVV Baulärm sieht vor, dass in bestimmten Fällen trotz einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte von einer Stilllegung von Baumaschinen abgesehen werden kann, wenn im konkreten Fall keine anderen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung baubedingter Schallimmissionen (mehr) zur Verfügung stehen. Unter der Voraussetzung einer vollständigen Erfüllung der Vermeidungs- und Minimierungsgebots (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG) ergibt sich für eisenbahnrechtliche Planvorhaben allein aus einer absehbaren verbleibenden Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm keine mehr als unwesentliche Beeinträchtigung der Rechte anderer.

Unter der Voraussetzung einer vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG) ergibt sich für eisenbahnrechtliche Planvorhaben allein aus einer absehbaren, verbleibenden Überschreitung der für die Tagzeit (07 bis 20 Uhr) geltenden Immissionsrichtwerte gem. Nummer 3 der AVV Baulärm (Beurteilungspegel) weder eine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung i. S. d. § 7 Abs. 1 S. 3 bzw. des § 9 Abs. 1 oder 3 UVPG noch eine mehr als unwesentliche Beeinträchtigung der Rechte anderer i. S. d. § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 Nr. 1 VwVfG. Ferner ergibt sich unter der vorgenannten Voraussetzung allein aus einer absehbaren, verbleibenden Überschreitung der für die Nachtzeit (20 bis 07 Uhr) geltenden Immissionsrichtwerte gem. Nummer 3 der AVV Baulärm (Beurteilungspegel und Spitzenpegel) bei geeigneten Minderungsmaßnahmen weder eine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung i. S. d. § 7 Abs. 1 S. 3 bzw. des § 9 Abs. 1 oder 3 UVPG noch eine mehr als unwesentliche Beeinträchtigung der Rechte anderer i. S. d. § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 Nr. 1 VwVfG. Trotz der Überschreitung der Richtwerte ist bei Einhaltung der soeben genannten Voraussetzungen eine Gesundheitsbeeinträchtigung für die Betroffenen nicht zu erwarten.

Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen ist unter anderem ein Gutachten zu den Lärmauswirkungen während der Bauzeit. Das Gutachten zeigt, dass durch die Bautätigkeit die Richtwerte der AVV Baulärm nicht flächendeckend eingehalten werden können. Daher hat die Vorhabenträgerin ein umfangreiches Schutzkonzept entwickelt.

Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat sich die VT bereits in den Planunterlagen selbst zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die bei der Bauausführung des Vorhabens zu beachten sind. In der schalltechnischen Untersuchung wurden mögliche Minderungsmaßnahmen geprüft und hinsichtlich der Ausführung bewertet. Diese Minderungsmaßnahmen werden bei der Bauausführung berücksichtigt. Soweit zeitweilig unzumutbare Beeinträchtigungen entstehen, wird von der Vorhabenträgerin Ersatzwohnraum (Hotelunterbringung o. ä.) angeboten werden.

Flankierend zum selbstauferlegten Maßnahmenpaket der VT werden zusätzlich zur Sicherstellung einer Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebotes entsprechende Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Auflagen erscheinen geeignet, baubedingte erhebliche Belästigungen durch Lärmimmissionen gemäß dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu vermindern, und damit dem nachbarschaftlichen Immissionsschutzgebot Rechnung zu tragen. Sie erschweren den Bauablauf nicht erheblich, verhindern oder vermindern aber effektiv schädliche Umweltauswirkungen. Die Durchführung der Maßnahmen ist zumutbar.

Baubedingte Erschütterungsimmissionen, die sich belästigend auf Menschen und/oder schädigend auf die Gebäudesubstanz auswirken könnte, sind in der näheren Umgebung prinzipiell möglich. Grundlage für diese Prognose sind die Berechnungen des entsprechenden Gutachtens auf Grundlage der angenommenen Einwirkzeiten.

Auch diesbezüglich hat sich die VT bereits in den Planunterlagen selbst zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die bei der Bauausführung des Vorhabens zu beachten sind, um die baubedingten Erschütterungseinwirkungen im Bedarfsfall auf ein unvermeidbares Mindestmaß zu begrenzen. Diese Zusagen sind als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen worden, wodurch der Schutz der betroffenen Gebäude angemessen gewährleistet ist.

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

B.8.2 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Das unter den Schutz des Art. 14 Grundgesetz gestellte Eigentum gehört zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei bedeutet die in der Abwägung gebotene Berücksichtigung des Eigentums nicht, dass das Eigentum vor Eingriffen überhaupt geschützt ist. Die Belange der Eigentümer können bei Vorhaben, die zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich sind, bei der Abwägung zugunsten anderer Belange zurückstehen müssen. Dies ist hier angesichts der Bedeutung des Vorhabens für die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur der Fall.

Grundlage der Entscheidung sind das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan, die beide am Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses teilhaben.

Zur Verwirklichung des Vorhabens ist die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken lediglich eines privaten Dritten sowie der Stadt Krefeld erforderlich. Dauerhaft in Anspruch genommen werden keine Grundstücksflächen. Die Grundstücksinanspruchnahmen sind im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt und in den Grunderwerbsplänen dargestellt.

Das Vorhaben ist hinsichtlich der mit ihm verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen auf das notwendige Maß dimensioniert worden.

Der Planfeststellungsbeschluss bildet keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Vorhabenträgerin, das Grundstück bzw. das Recht eines Dritten zur Realisierung des Vorhabens zu nutzen. Hierzu bedarf es entweder der Zustimmung des Betroffenen oder der vorzeitigen Besitzeinweisung. Der Planfeststellungsbeschluss macht Verhandlungen der Vorhabenträgerin mit den Grundstückseigentümern oder sonstigen Berechtigten nicht überflüssig.

Den Eigentümern der vorübergehend und dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Grundstücke steht eine Entschädigung dem Grunde nach zu. Darüber hinaus sind Entschädigungsfragen nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie sind außerhalb der Planfeststellung privatrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

B.8.3 Sonstige 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 Nebenbestimmungen zugestimmt und ihre Beachtung zugesagt.

B.9 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

B.9.1 Keine Nebenbestimmungen zu betriebsbedingten Lärm- und Erschütterungs- immissionen

Betriebsbedingt kommt es laut der schalltechnischen Untersuchung aufgrund der Verlegung des Gleises innerhalb des Eingriffsbereichs zu einer Pegelerhöhung von maximal 3 dB an einzelnen Gebäuden der angrenzenden Kleingartenanlage. Die Immissionsgrenzwerte werden hierbei jedoch nicht überschritten. An den restlichen Gebäuden innerhalb des Bauabschnitts sowie auch außerhalb des Eingriffsbereichs liegen die durch die Maßnahme verursachten Pegelerhöhungen bei maximal 0,1 dB. Auch hier wird die Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB Tag/Nacht hier nicht überschritten.

Über die bereits bestehenden Belastungen hinausgehende betriebsbedingte Auswirkungen entstehen durch das Bauvorhaben nicht. Der Bahnbetrieb wird durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Es soll weder die Geschwindigkeit, mit der die EÜ befahren wird, erhöht werden, noch die Zahl der dort fahrenden Züge. Die Strecke 2051 wird als Bahnhofsgleis geführt und dient der Anbindung eines Stahlwerks. Zwischen 6 und 22 Uhr verkehrten dort insgesamt vier Güterzüge.

Im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Vorster Straße wird eine alte, direkt befahrene Stahlbrücke ohne Schotterbett, bei der die Schwellen unmittelbar auf der Stahlkonstruktion liegen, durch ein massives Rahmenbauwerk mit Schotteroberbau ersetzt. Während es bei dem alten Brückentyp bei Zugüberfahrten zu einem deutlichen „Brückendröhnen“ komme, wird dieses bei dem Neubau aufgrund der Masse des Bauwerks und der entkoppelnden Wirkung des Schotterbetts fast vollständig vermieden, was zu einer Verringerung der Lärmimmissionen für die Umgebung führt.

Aus diesen Gründen enthält dieser Beschluss keine Auflagen zu betriebsbedingten Lärmimmissionen.

B.9.2 Hinweis zur Lärmaktionsplanung

Sowohl das Eisenbahn-Bundesamt als auch die Stadt Krefeld haben Lärmaktionspläne zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsschädlichen Lärmimmissionen erlassen. Diese Pläne stellen wichtige Instrumente für den Gesundheitsschutz dar.

Der aktuelle Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes benennt auf Seite 65 als Lärminderungsmaßnahme die sog. Brückenentdröhnung durch die schalltechnische Entkoppelung der Schiene von der Brückenkonstruktion mit dem Ziel der Verringerung der Schallabstrahlung. Genau diese Brückenentdröhnung wird durch den Neubau der Eisenbahnüberführung Vorster Straße erreicht (vgl. Beschreibung unter B.9.1.).

Es wird darauf hingewiesen, dass die Strecke 2051, die als Bahnhofsgleis (d. h. mit verminderter Geschwindigkeit) von vier Zügen pro Tag befahren wird, weder im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes noch in dem der Stadt Krefeld aufgeführt wird, weil sie keine signifikante Lärmquelle darstellt, anders als die ca. 100 m entfernte Hauptstrecke, die von beiden Plänen erwähnt wird.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts haben Lärmaktionspläne keine rechtlich bindende Außenwirkung; sie wirken vielmehr nur verwaltungsintern bindend (z. B. BVerwG, Urteil vom 28.11.2019 - BVerwG 7 C 2.18, Rn 8).

Aus den soeben und unter B.9.1. dargelegten Gründen sind auch vor dem Hintergrund der Lärmaktionsplanung weitergehende Auflagen zum betriebsbedingten Immissionsschutz nicht erforderlich.

B.10 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzvereinigungen

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

Im Einzelnen:

B.10.1 Bezirksregierung Düsseldorf (T-1)

Die Bezirksregierung Düsseldorf erhebt keine Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben. Die von der HNB vorgeschlagenen Nebenbestimmungen werden in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen; die Vorhabenträgerin hat ihre Beachtung im Vorfeld zugesagt; somit besteht kein Konflikt.

B.10.2 Stadt Krefeld (T-2)

a) Stellungnahme des Fachbereichs Stadt- und Verkehrsplanung:

Aus Sicht des Fachbereichs Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Krefeld bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken. Geplant sei die Erneuerung des Bauwerks mit der bestehenden lichten Weite von 8,00 m und der lichten Durchfahrtshöhe von 4,50 m. Es sei von der Stadt Krefeld kein Verlangen zur Aufweitung oder Vergrößerung der lichten Höhe und Weite geäußert worden.

Es besteht kein Konflikt.

b) Stellungnahme der unteren Bodenschutzbehörde:

Die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses geworden. Die Vorhabenträgerin hat ihre Beachtung zugesagt. Es besteht insoweit kein Konflikt.

c) Allgemeine Umweltprüfung/Lärmaktionsplanung:

Es sei nicht erkennbar, dass der Lärmaktionsplan Stufe 3 für die Haupteisenbahnstrecken des Eisenbahn-Bundesamtes, das Sanierungsprogramm der Deutschen Bahn und der Lärmaktionsplan Krefeld Stufe 3 berücksichtigt worden seien. Im Erläuterungsbericht und in der schalltechnischen Untersuchung sollten aus Sicht der Stadt Krefeld Aussagen dazu gemacht werden, inwieweit die Lärminderungspläne im Bauabschnitt des Eisenbahnübergangs Vorster Straße berücksichtigt worden seien und welche Lärminderungseffekte im Umfeld der Eisenbahnüberführung bezogen auf das Vorhaben zu erwarten seien.

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, es sei nicht geprüft worden, ob Maßnahmen aus den drei aufgeführten Programmen geplant sind. Für Lärmvorsorgemaßnahmen, die sich aus dem Projekt Ern. EÜ Vorster Str. ergeben, sei das nicht relevant, da nur bereits umgesetzte Schallschutzmaßnahmen bei der Prüfung auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV berücksichtigt werden können. Für die Erneuerung der EÜ Vorster Str. könne die Vorhabenträgerin bestätigen, dass es nach Umsetzung der Maßnahme zu keiner schalltechnischen Verschlechterung kommen werde.

Auf die Nachfrage des Eisenbahn-Bundesamtes an die Stadt Krefeld, ob ihre Bedenken bezüglich des Betriebslärms damit ausgeräumt seien, hat diese erwidert, ihre Stellungnahme bleibe unverändert bestehen.

Die Stadt Krefeld hat daraufhin eine weitere Stellungnahme zum Thema Lärmaktionsplanung verfasst. Sie trägt im Wesentlichen folgendes vor:

Die Strecke 2051 (Krefeld – Abzweig Eicken) werde als Bahnhofsgleis geführt und diene der Anbindung des südlich der Autobahn A 57 gelegenen Stahlwerks. Zwischen 6 und 22 Uhr verkehrten dort insgesamt vier Güterzüge. Bis zum Streckenki-

lometer 1,6 verlaufe die Strecke 2051 parallel zur Hauptstrecke 2520 nach Westen. Im Bereich der Vorster Str. hätten die Strecken einen Abstand von ca. 100 m. In der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes und im Lärmaktionsplan Stufe 3 für den Ballungsraum Krefeld sei die Strecke 2051 als untergeordnete Anschlussbahn nicht dokumentiert. Dort sei nur die pegelrelevante Hauptstrecke 2520 erfasst.

Bei der Eisenbahnüberführung Vorster Straße handele es sich im Bestand um eine direkt befahrene Stahlbrücke ohne Schotterbett. Die Schwellen liegen dabei unmittelbar auf der Stahlkonstruktion. Bei diesem Brückentyp komme es während der Zugüberfahrten zu einem deutlichen „Brückendröhnen“, das durch die Anregung der Brückenkonstruktion entstehe und in Form von sekundärem Luftschall abgestrahlt werde. Ersetzt werde diese direkt befahrene Stahlbrücke durch ein massives Rahmenbauwerk mit Schotteroberbau. Bei diesem Brückentyp entstehe aufgrund der Masse des Bauwerks und der entkoppelnden Wirkung des Schotterbetts kein oder ein nur sehr geringes „Brückendröhnen“ bei Zugüberfahrten. Es handele sich daher um eine deutliche Verringerung der Lärmimmissionen für die Umgebung.

Die Stadt Krefeld hat hierauf geantwortet, sie habe keine weiteren Bedenken gegen die Planung.

Es besteht daher kein Konflikt mehr.

d) Stabsstelle Klimaschutz und Nachhaltigkeit:

Laut Punkt 2.5 des landschaftspflegerischen Begleitplans stellten der Bahndamm, die Eisenbahnüberführung und die umliegende Bebauung bereits eine Beeinträchtigung hinsichtlich des Schutzgutes Klima und Luft dar. Eine weitere Beeinflussung, insbesondere erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung des Schutzgutes durch die Baumaßnahme sei nicht zu erwarten (mit Ausnahme von temporären Abgas-, Staub- und Lärmimmissionen während der Bauphase). Auf die Themen des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung werde trotzdem wie folgt hingewiesen und Stellung genommen:

Grundsätzlich werde die Erneuerung der Infrastruktur zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes begrüßt.

Es werde begrüßt, dass das Bauwerk zur Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung für eine gegenüber dem Bestandsbauwerk höhere Traglast ausgelegt werde. Zum Erreichen der Klimaneutralität in 2035 (Ratsbeschluss vom 17.11.2022) und in Umsetzung des vom Rat der Stadt Krefeld am 23.6.2020 beschlossenen integrierten Klimaschutzkonzeptes KrefeldKlima 2030 stelle die Nutzung

der Schiene als Verkehrsmittel für den Güterverkehr eine, klimaschonende Mobilitätsform dar.

Im Rahmen der Bauarbeiten müssten laut Planungsunterlagen fünf untermaßige Bäume (Stammumfang < 30 cm, gemessen in 1,30 m Höhe) gerodet werden. Es werde begrüßt, dass die Vorzugslösung gewählt werde, bei der die geringste Zahl an Bäumen gefällt werden muss. Darüber hinaus werde begrüßt, dass die Arbeiten unter Schutz und Schonung des weiteren vorhandenen Gehölzes durchgeführt werden sollen. Im Rahmen der Umbauarbeiten sollten die Baumfällungen durch Neupflanzungen ausgeglichen werden.

Es werde begrüßt, dass keine neuen Flächen in Anspruch genommen werden.

Laut Punkt 4.2 des Erläuterungsberichts liegen keine Informationen zur bestehenden Entwässerung des Gleisplanums vor. Es werde vermutet, dass das Wasser über die bewachsene Oberfläche versickere. Aus Sicht der Klimafolgenanpassung sei dafür Sorge zu tragen, dass anfallendes Regenwasser vor dem Hintergrund des Klimawandels auf dem Gebiet versickert werde. Es werde begrüßt, dass eine Versickerung des anfallenden Wassers über Versickerungsmulden am Dammfuß und eine Flächenversickerung über die Böschungsschulter des Dammes vorgesehen sei. In diesem Zusammenhang weist die Stadt darauf hin, dass die Nutzung von Versickerungsmulden auch positive Effekte für in den Mulden gepflanztes Grün haben könne und der Starkregenvorsorge diene.

Sollte sich entgegen der derzeitigen Annahme im Zuge des Verfahrens zeigen, dass Lärmschutzmaßnahmen erforderlich seien, so sei bei dem Bau einer Lärmschutzwand darauf zu achten, eine begrünte Lärmschutzwand zu errichten, um vorhandene Synergieeffekte zu nutzen. Eine begrünte Lärmschutzwand trage neben der Lärmreduzierung zu einer Verbesserung der mikroklimatischen Situation bei.

Es werde begrüßt, dass das Baustellenkonzept die temporäre Beeinträchtigung des Naturhaushaltes durch z. B. Bodenverdichtungen berücksichtige und entsprechende Maßnahmen wie der Verzicht auf Inanspruchnahme von Flächen außerhalb der vorgesehenen Baustelle und Zuwegung vorgesehen seien.

Laut Punkt 3. des Erläuterungsberichts werde der Neubau eines Regelschotterbettes mit Neumaterial analog zum Bestand angestrebt. Zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Minderung der Lärmimmissionen sei die Erstellung eines begrünten Gleisbettes zu prüfen.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, die Hinweise würden beachtet. Ein begrüntes Schotterbett (Rasengleis) stelle keine Regelbauweise der Deutschen Bahn dar und wäre UiG- und ZiE-pflichtig. Der Einsatz eines begrünten Schotterbettes würde allerdings auch den Einsatz einer Schotterreinigungs/-stopfmaschine erschweren bzw. unmöglich machen. Zudem beziehe sich der Abschlussbericht, auf den die Stadt Krefeld verweise, auf Straßenbahnen, die hier gar nicht zum Einsatz kämen.

Auf die Nachfrage des Eisenbahn-Bundesamtes an die Stadt Krefeld, ob nach der Stellungnahme der Vorhabenträgerin noch Bedenken bezüglich des Klimaschutzes bestünden, hat diese erwidert, dass keine weiteren Bedenken geäußert würden.

Es besteht daher kein Konflikt.

B.10.3 Unfallversicherung Bund und Bahn (T-3)

Die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) teilt mit, dass unter Beachtung der in der Stellungnahme aufgeführten Bestimmungen und Vorschriften keine Bedenken gegen die geplante Baumaßnahme bestünden. Die Vorhabenträgerin sagt in ihrer Stellungnahme die Beachtung der Anmerkungen zu. Die von der Anhörungsbehörde vorgeschlagenen Nebenbestimmungen werden in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen; somit verbleibt kein Konflikt.

B.10.4 Kommunalbetrieb Krefeld (T-4)

Der Kommunalbetrieb Krefeld äußert keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Er weist auf einen parallel zur Bahnstrecke liegenden öffentlichen Mischwasserkanal hin, der vor Beschädigung zu schützen sei, und empfiehlt eine Versickerung des Niederschlagswassers.

Um auch während der Bauzeit eine satzungsgemäße Abfallbeseitigung sicherzustellen, sei darauf zu achten, dass die Fahrbahn von 3-achsigen Müllsammelfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von zurzeit 30 t befahren werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, verweist der Kommunalbetrieb auf § 14 der Abfallsatzung der Stadt Krefeld vom 11.12.2003 in der Fassung der jeweils geltenden Änderungssatzung. Hiernach haben die Benutzer die Müllgefäße in Benutzertransportrevieren für den Fall, dass die Müllfahrzeuge vor den Grundstücken nicht vorfahren können, bis zur nächsten Stelle, welche die Fahrzeuge befahren können, zu bringen. Das gilt auch, wenn bei einer Stichstraße ausreichende Wendemöglichkeiten fehlen. Im Bedarfsfall sind geeignete Sammelplätze für Müllgefäße vorzusehen, um eine ordnungsgemäße Abfallbeseitigung sicherzustellen. Die GSAK als zuständiger Entsorger

sei entsprechend rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme und zu Beendigung der Baumaßnahme zu informieren. Im Bereich des Mannschaftstransportes werden die Behälter gemäß § 13 der erwähnten Satzung durch Bedienstete der GSAK vom Standplatz abgeholt und nach der Entleerung wieder an den Standort zurückgebracht; jedoch nur über eine Strecke von 20 m. Hierfür werde von den Bürgern ein höherer Gebührensatz entrichtet. In Mannschaftstransportrevieren sei sicherzustellen, dass die Abfallbehälter von und zu den Sammelplätzen gebracht werden.

Da die Durchführung der Straßenreinigung und des Winterdienstes voraussichtlich während der Bauzeit eingestellt werden müsse, bittet der Kommunalbetrieb um rechtzeitige Mitteilung des Beginns der Bauarbeiten und des Termins der endgültigen Fertigstellung. Diese Informationen seien zeitgleich auch der GSAK - Gesellschaft für Straßenreinigung und Abfallentsorgung Krefeld mbH, zuzuleiten.

Die Vorhabenträgerin sagt die Beachtung der Hinweise zu. Es besteht kein Konflikt.

B.10.5 Stadtwerke Krefeld AG (T-5)

Die Stadtwerke Krefeld weisen auf im Bereich der Trasse gelegene Mittel- und Niederspannungskabel sowie eine Niederdruck-Gasleitung mit Hausanschlüssen hin, die zu sichern seien. Ihre aktuelle Lage und Tiefe sei im Vorfeld bauseits zu erkunden und die geltenden NGN-Schutzanweisungen für erdverlegte Leitungen seien einzuhalten. Das Überbauen bestehender Netzkabel sei nicht zulässig. Alle Tätigkeiten in der Nähe der Netzkabel der Stadtwerke seien zwingend mit der NGN zu koordinieren.

Von dem Bauvorhaben sei ferner eine bruchempfindliche, nicht längskraftschlüssige Trinkwasserleitung DN 40 PVC auf der südlichen Straßenseite betroffen. Tiefbauarbeiten unterhalb eines lichten Abstand von 1 m bedürften geeigneter Sicherungs- oder Umlegungsmaßnahmen.

Innerhalb des Planungsgebietes befänden sich zudem Einrichtungen der öffentlichen Straßenbeleuchtung. Diese seien vor Beschädigungen ausreichend zu schützen oder nötigenfalls auf Kosten der Vorhabenträgerin zu versetzen.

Die Stadtwerke bitten darum, sie in die weiteren Planungsschritte einzubinden.

In ihrer Gegenäußerung sagt die Vorhabenträgerin die Beachtung der Hinweise und Forderungen der Stadtwerke zu. Es besteht kein Konflikt.

B.10.6 NGN Netzgesellschaft Niederrhein mbH (T-6)

Die Trägerin öffentlicher Belange hat keine Stellungnahme abgegeben. Die Vorhabenträgerin hat ein Besprechungsprotokoll vom 3.8.2023 vorgelegt. Gegenstand ist eine Besprechung zwischen der Vorhabenträgerin und Mitarbeitern der NGN, in der letztere Vorgaben zur Sicherung ihrer Leitungen erläutert hat.

Die Vorhabenträgerin hat die Beachtung dieser Vorgaben zugesagt; somit besteht kein Konflikt.

B.10.7 Telekom Deutschland GmbH – Technik Niederlassung West (T-7)

Die Telekom Deutschland GmbH teilt mit, dass sich im Planbereich sich zurzeit keine Telekommunikationslinien der Telekom befänden. Somit besteht kein Konflikt.

B.10.8 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW (N-1)

Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW ist im Anhörungsverfahren beteiligt und um Stellungnahme gebeten worden. Eine Rückmeldung ist seitens des Landesbüros selbst nicht erfolgt; jedoch haben der NABU und der BUND Stellungnahmen abgegeben (siehe sogleich).

B.10.9 NABU (N-2)

Der Naturschutzbund Krefeld/Viersen (NABU) hat folgende Stellungnahme abgegeben:

- Zu Konflikt K6, Verlust von 2 Bäumen (Seite 28 im Erläuterungsbericht): Bei der Herstellung von zwei auf den Bahndamm führenden, für die Bauzeit erforderlichen Rampen seien zwei untermäßige Birken mit einem Stammumfang von 60 cm und 65 cm im Weg und müssten gefällt werden. Obwohl die Bäume nicht unter die Baumschutzsatzung der Stadt Krefeld fallen (erst ab 80 cm Stammumfang), sollten sie aus Sicht des NABU von der Vorhabenträgerin auf freiwilliger Basis ersetzt und in die Eingriffs- und Ausgleichsbilanz aufgenommen werden.
- Zu Konflikt K8, Verlust von 3 Bäumen (Seite 30 u. 31 im Erläuterungsbericht): Die östlich der Bahntrasse stehende Rosskastanie (Stammumfang 121 cm) und die westlich der Trasse stehende Stieleiche (Stammumfang 90 cm) müssten nach Angaben der Vorhabenträgerin wegen der Neuprofilierung des Bahndamms gefällt werden. Auch wenn nach der Bahn-Vorschrift DS 800 01 keine Ersatzpflicht bestehe, weil in diesem Fall die Bäume weniger als 6 m vom Gleiskörper entfernt stehen, sollten sie

aus Sicht des NABU trotzdem an geeigneter Stelle außerhalb des 6 m-Schutzstreifens neu gepflanzt werden. Ebenfalls solle der aus Gründen der Verkehrssicherheit zu fällende Bergahorn auf der Westseite der Trasse (Stammumfang 109 cm) durch einen neu zu pflanzenden Baum auf freiwilliger Basis an geeigneter Stelle ersetzt werden.

- Zu 2.6 auf Seite 13 im LBP – Schutzgut Landschafts- und Ortsbild sowie Erholungsfunktion: Im Vorhabenbereich sei der Bahndamm im Bereich Eisenbahnunterführung Vorster Straße dicht mit Gehölzen bewachsen. Die Sträucher und Gehölze schirmen die Kleingärten im Westen und die Wohnbebauung im Osten von den Geräuschen der Bahntrasse ab. Nach Durchführung der Baumaßnahme sollte aus Sicht des NABU daher die Bahndammböschung beidseitig mit einer naturnahen Startbepflanzung mit heimischen Sträuchern stabilisiert werden.

- Zu Pflanzen, Tiere und Biotope (Seite 25 im Erläuterungsbericht), hier: Schaffung von Fledermausquartieren: Direkt vor der geplanten Erneuerung der Ausfugung des Sichtmauerwerks der Brückenstützen, sollten aus Sicht des NABU mehrere fertige Fledermausbausteine für den festen Einbau in Fassaden im oberen Bereich der Stützmauern eingemauert werden. Auch wenn bei den stattgefundenen Tagesbegehungen keine Hinweise auf Fledermausvorkommen gefunden worden seien, kämen sie auf jeden Fall auf dem nah gelegenen Krefelder Hauptfriedhof vor.

Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, sie habe sich bei den geplanten Baumfällungen an die geltenden Regelwerke und Richtlinien gehalten. Der Wunsch, die Bäume auf die Eingriffs- Ausgleichsbilanz aufzunehmen, sei somit nicht zwingend erforderlich. Die Begrünung der Böschung sei im Rahmen der Durchführung von Ausgleichspflanzungen vorgesehen. Insgesamt seien 237 m² standortgerechte Sträucher in einem Pflanzabstand von jeweils 1,5 m zueinander zu verpflanzen und zu erhalten. Die Vorhabenträgerin habe sich bei der geplanten Maßnahme an die geltenden Regelwerke und Richtlinien gehalten. Der Wunsch, die Fledermausbausteine zu montieren, sei nicht zwingend erforderlich.

Entscheidung:

Der NABU und die Vorhabenträgerin sind sich einig, dass es sich bei den Anregungen des NABU um unverbindliche Wünsche handelt. Dieser Einschätzung folgt die Planfeststellungsbehörde. Daher ist es aus Sicht des NABU zu bedauern, dass die

Vorhabenträgerin nicht gewillt ist, seine Vorschläge umzusetzen; einen abwägungsrelevanten Konflikt stellt es jedoch nicht dar. Eine Entscheidung ist daher entbehrlich.

B.10.10 BUND (N-3)

Die Stellungnahme des BUND ist identisch mit der des NABU. Es wird daher auf die Ausführungen soeben unter B.10.9. verwiesen.

Zusätzlich regt der BUND an, Schallschutzmaßnahmen zu prüfen, auch wenn die Lärmimmissionsgrenzwerte rechnerisch nicht erreicht werden und damit bisher keine Lärmschutzansprüche bestehen.

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass im Zuge der Planung die Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) untersucht worden seien. Da im Ergebnis keine Lärmschutzansprüche wegen betriebsbedingter Schallimmissionen vorlägen, werde die Vorhabenträgerin keine Schallschutzmaßnahmen vorsehen (siehe 12-2 Schalltechnische Untersuchung).

Da der BUND und die Vorhabenträgerin einvernehmlich zu der im Ergebnis richtigen Auffassung gelangen, dass kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht, ist es aus Sicht des BUND zu bedauern, dass die Vorhabenträgerin nicht gewillt ist, seine Vorschläge umzusetzen; einen abwägungsrelevanten Konflikt stellt es jedoch nicht dar. Eine Entscheidung ist daher entbehrlich.

B.11 Gesamtabwägung

Die Voraussetzungen zur Erteilung einer Zulassung in Form eines Planfeststellungsbeschlusses 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 den Neubau der maroden alten Eisenbahnüberführung sprechen zwingende Gründe des öffentlichen Interesses. Die Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen und sicheren Schieneninfrastruktur entspricht den übergeordneten verkehrspolitischen Zielen.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden bei Beachtung sämtlicher Zusagen, Nebenbestimmungen und Hinweise des Planfeststellungsbeschlusses auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt. Die verbleibenden Auswirkun-

gen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegenstünde; 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-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen 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.

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 festgestellt werden.

B.12 Sofortige Vollziehung

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

B.13 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 ergeben 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.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln

Köln, den 04.12.2023

Az. 641pa/044-2022#033

EVH-Nr. 3478643

Im Auftrag

(Dienstsiegel)