



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az. 641pa/052-2024#005
Datum: 15.06.2026

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**Köln: Ausbau S-Bahn-Stammstrecke S11,
Planfeststellungsabschnitt 1.1**

in Köln

Bahn-km 0,000 bis 0,800

der Strecke 2620 Köln - Köln-Worringen

Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Hermann-Pünder-Straße 3
50679 Köln

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil	5
A.1 Feststellung des Plans	5
A.2 Planunterlagen.....	5
A.3 Besondere Entscheidungen	6
A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	6
A.3.2 Konzentrationswirkung	6
A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise.....	7
A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	7
A.4.2 Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege	7
A.4.3 Immissionsschutz (Einwirkungen durch Lärm, Strahlung, Staub usw.).....	8
A.4.3.1 Baubedingte Lärmimmissionen.....	8
A.4.3.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen	10
A.4.3.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen	11
A.4.3.4 Anlagenbedingte Lärmimmissionen	11
A.4.3.5 Hinweise zu Lichtimmissionen, elektromagnetischer Strahlung, Staub	12
A.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	12
A.4.5 Denkmalschutz	13
A.4.6 Brand- und Katastrophenschutz, Rettungswege	13
A.4.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	13
A.4.8 Baustelleneinrichtung, -sicherung und -verkehr	14
A.4.9 Kampfmittel.....	15
A.4.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	15
A.4.11 Unterrichtungspflichten	16
A.5 Zusagen der VT	17
A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	17
A.7 Sofortige Vollziehung	17
A.8 Gebühr und Auslagen	17
B. Begründung	18
B.1 Sachverhalt.....	18
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens	18
B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.....	18
B.1.3 Anhörungsverfahren	18
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung	21
B.2.1 Rechtsgrundlage	21
B.2.2 Zuständigkeit	21
B.3 Umweltverträglichkeit.....	22
B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	22

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung	22
B.3.3 Untersuchungsraum	22
B.3.4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG	23
B.3.5 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG	26
B.3.6 Zusammenfassung	28
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	31
B.4.1 Planrechtfertigung	31
B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk	31
B.4.3 Zustimmung im Einzelfall (ZiE)	31
B.4.4 Ausnahmen von der Anwendung der TSI gemäß § 5 EIGV	32
B.4.5 Abschnittsbildung	32
B.4.6 Variantenentscheidung	32
B.4.7 Raumordnung und Landesplanung	34
B.4.8 Wasserhaushalt, Gewässerschutz	34
B.4.9 Natur, Artenschutz, Landschaftspflege und Grünflächen	35
B.4.10 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)	35
B.4.11 Immissionsschutz	35
B.4.12 Baubedingte Immissionen	35
B.4.13 Betriebsbedingte Immissionen	38
B.4.14 Anlagenbedingte Immissionen (Lautsprecherlärm)	38
B.4.15 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	38
B.4.16 Denkmalschutz	38
B.4.17 Brand- und Katastrophenschutz	39
B.4.18 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	39
B.4.19 Baustelleneinrichtung, -sicherung und -verkehr	40
B.4.20 Kampfmittel	40
B.4.21 Stadtplanung	40
B.4.22 Stadtentwicklung	41
B.4.23 Wirtschaftsförderung	41
B.4.24 Straßenrecht und -wegebau, nachhaltige Mobilitätsentwicklung	42
B.4.25 Brücken, Tunnel, Bahn- und Stadtbahnbetrieb	42
B.4.26 Barrierefreiheit	43
B.4.27 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	43
B.4.28 Unterrichtungspflichten	48
B.4.29 Abweichungen von Forderungen oder Auflagenempfehlungen der TöB	48
B.4.30 Private Einwendungen	49
B.4.30.1 Einwender P-01 und P-02	49
B.4.30.2 Einwender P-03	49

B.4.30.3 Einwender P-04	51
B.4.30.4 Einwender P-05 und P-06	51
B.4.30.5 Einwender P-07 und P-08	59
B.4.30.6 Einwender T-11	61
B.5 Gesamtabwägung	62
B.6 Sofortige Vollziehung	64
B.7 Erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts	64
B.8 Entscheidung über Gebühr und Auslagen	64
C. Rechtsbehelfsbelehrung	65

Auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin, nachfolgend VT) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) 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

Köln: Ausbau S-Bahn-Stammstrecke S11, Planfeststellungsabschnitt 1.1

in Köln, Bahn-km 0,000 bis 0,800 der Strecke 2620 Köln - Köln-Worringen, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Antragsgegenstand sind Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 des Gesamtprojektes zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Köln Hauptbahnhof (Hbf) und Bergisch Gladbach.

In diesem Abschnitt wird im Wesentlichen der Kölner Hbf um einen Mittelbahnsteig auf der Nordseite erweitert. Er entsteht an den neu trassierten Gleisen 12 und 13. Hierzu sind auch neue Gleisverbindungen erforderlich. Es ist zudem ein neuer Brückenzug mit insgesamt elf neuen Bauwerken vorgesehen. Die Leit- und Sicherungstechnik wird technisch auf einen zweieinhalbminütigen Zugfolgetakt ertüchtigt.

Anpassungen an vorhandene Bauwerke, Bahnsteig- und Gleisanlagen sowie die vorübergehende Einrichtung baulich notwendiger Baustelleneinrichtungsflächen und -zufahrten sind notwendige und unvermeidbare Zusammenhangsmaßnahmen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen (Planungsstand ist der 21.02.2024):

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht, 176 Seiten	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
2.1	Übersichtsplan	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan, Maßstab 1:5000	nur zur Information
3	Lagepläne 1 bis 3, Maßstab 1:500	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis, 22 Seiten	festgestellt
5	Grunderwerbspläne 1 und 2, Maßstab 1:500	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis, 9 Seiten	festgestellt
7	Bauwerkspläne 7.1.1 bis 7.21.2, insgesamt 43 Stück, verschiedene Maßstäbe	festgestellt
8	Baustelleneinrichtungspläne 8.1 bis 8.3, Maßstab 1:500	festgestellt
9	Kabel- und Leitungslageplan, Maßstab 1:500	festgestellt
10	Trassierungslagepläne 10.1 und 10.2, Maßstab 1:500	festgestellt
11.1	LBP: Erläuterungsbericht, 66 Seiten	festgestellt
11.2	LBP: Maßnahmenblätter, 12 Stück	festgestellt
11.3	LBP: Bestands- und Konfliktplan	nur zur Information
11.4	LBP: Maßnahmenplan, ohne Maßstab	festgestellt
12	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	nur zur Information
13	UVP-Bericht	Nur zur Information
14	Lärmgutachten (insgesamt 4 Stück: Betriebs-, Bau-, Bahnhofsbeschallungs- und Gesamtlärmgutachten)	nur zur Information
15	Erschütterungsgutachten (insgesamt 2 Stück: Gutachten zu betriebs- und zu baubedingten Erschütterungen)	nur zur Information
16	Entwässerungskonzept und Hydraulische Berechnung	nur zur Information
17	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	nur zur Information
18	Geotechnischer Bericht	nur zur Information
19	Unterlage zum Brand- und Katastrophenschutz	nur zur Information
20	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept	nur zur Information
21	Gutachten zur elektrischen Beeinflussung und EMV	nur zur Information

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

-entfällt-

A.3.2 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 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

- a) Die Ausgestaltung der Schutzmaßnahmen bezüglich eventuell zu besorgender Hochwasser- oder Überschwemmungsrisiken ist vor Baubeginn mit der Oberen Wasserbehörde (Bezirksregierung Köln, Dezernat 54) abzustimmen.
- b) Die Brunnenanlagen zur geothermischen Grundwassernutzung dürfen weder bau- noch anlagen- oder betriebsbedingt beeinträchtigt werden.

Hinweise:

- Die rechtlichen Vorgaben zum Bauen in Überschwemmungs- und Hochwasserschutzgebieten sowie in Deichschutzzonen sind zu beachten.
- Eine ggfs. baubedingt aktuell noch nicht absehbare erforderlich werdende Benutzung der Gewässer bedarf der behördlichen Erlaubnis.
- Sollte sich entgegen der bisherigen Annahme herausstellen, dass ein Grundwassereingriff / eine Grundwasserabsenkung / und/oder eine Wasserhaltung während der Bauarbeiten erforderlich werden, ist das weitere Vorgehen möglichst frühzeitig mit der zuständigen Behörde abzustimmen, um den Eintritt von Verbotstatbeständen zu vermeiden.

A.4.2 Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege

- a) Rechtzeitig zu Beginn der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen – und damit auch vor Baubeginn – ist eine generelle Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ) nach den Maßgaben des diesbezüglichen EBA-Leitfadens zu bestellen. Die VT hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.
- b) Rodung und der Rückschnitt von Gehölzen sowie unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind zur Gewährleistung der artenschutzrechtlichen Belange außerhalb

der Brutzeit in der Zeit vom 30. September bis zum 1. März eines Kalenderjahres durchzuführen.

c) Die in den Maßnahmenblättern des landschaftspflegerischen Begleitplanes dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich von Beeinträchtigungen, zum Schutz, oder zur Gestaltung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind wie beschrieben durchzuführen.

d) Durch die Baumaßnahmen vorübergehend beeinträchtigte Flächen sind unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten wiederherzustellen.

Hinweise

- Die einschlägigen Baumschutzmaßnahmen (z. B. Verbot des Lagerns schwerer Lasten im Wurzelbereich) sind zu beachten.
- Bei Baumarten, die dem Forstvermehrungsgesetz unterliegen, ist nur Forstbaumware entsprechend dem Forstvermehrungsgesetz aus dem Naturraum „Kölner Bucht und Niederrheinisches Tiefland“ anzupflanzen.
- Gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. § 33 Abs. 1 Landesnaturschutzgesetz NRW (LNatSchG) sind der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zur Eintragung in das Kompensationsflächenkataster mitzuteilen. Die VT wird gebeten, die inhaltliche und technische Form der Datenlieferung mit der zuständigen UNB abstimmen und ihr die Unterlagen entsprechend aufbereitet bereitstellen.
- Die VT wird außerdem gebeten, dem Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (LANUK NRW), Recklinghausen, die erhobenen Daten von aktualisierten Kartierungen wertvoller Lebensraumtypen oder seltener Arten für den Landesdatenbestand mitzuteilen.

A.4.3 Immissionsschutz (Einwirkungen durch Lärm, Strahlung, Staub usw.)

A.4.3.1 Baubedingte Lärmimmissionen

a) Bei der Durchführung des Bauvorhabens ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen -(AVV-Baulärm) zu beachten. Sollten die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A), oder ggfs. der den Immissionsrichtwert bereits überschreitende tatsächliche akustische Lärmvorbelastungspegel um mehr als 3 dB (A) überschritten werden, sind durch die VT nach dem Stand der Technik entsprechende konkrete Schutz -und Lärmminderungsmaßnahmen zu ergreifen (insbesondere Verwendung

immissionsarmer Baumaschinen, Beschränkung der täglichen Betriebsdauern lärmintensiver Baumaschinen, regelmäßig anzustrebende Abschaltung von Baumaschinen in Arbeitspausen, immissionsoptimierte Aufstellung von technischen Arbeitsmitteln, Abschirmungsmaßnahmen. Die Baustelle ist in diesem Fall so einzurichten und zu betreiben, dass Geräusche verhindert werden, die nach Stand der Technik vermeidbar sind.

b) Die voraussichtlich erheblich von Baulärm Betroffenen sind frühzeitig und umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmwirkungen aus dem Baubetrieb zu informieren. Es ist eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich von Baulärm Betroffene mit ihren Fragen wenden können. Diese Stelle muss über eine ausreichende Fach- und Eingriffskompetenz verfügen, um den Sachverhalt zumindest in überschlägiger Form beurteilen zu können, und um ggfs. entsprechende Schutzmaßnahmen zu veranlassen.

c) Mindestens während der lärmintensiveren Bauphasen ist ein dokumentiertes Lärmmonitoring durchzuführen. Die baulärmverantwortliche Stelle hat die tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen durch regelmäßige baubegleitende Messungen zu überwachen und bezüglich der Wirkungen auf die Nachbarschaft der Baustelle zu beurteilen. Messung und Dokumentation müssen geeignet sein, die baubedingten Immissionen fachgerecht zu bewerten und sollen hinsichtlich des Umfangs und der Qualität in einem angemessenen Verhältnis zu den aufgeworfenen immissionsschutzrechtlichen Konflikten stehen.

d) Sollten bei diesen Messungen unzumutbare Beeinträchtigungen durch Baulärm festgestellt werden, hat die VT den Betroffenen Ersatzwohnraum anzubieten.

Solche unzumutbaren Beeinträchtigungen bestehen, wenn der nach der AVV Baulärm berechnete Immissionsrichtwert außerhalb des schutzbedürftigen Gebäudes 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts an mindestens zwei aufeinanderfolgenden Tagen bzw. Nächten überschreitet.

Entsprechende Vereinbarungen mit den Betroffenen sind schriftlich zu treffen.

e) Bei einer durch die Messungen nachgewiesenen Überschreitung der Eingriffswerte bleibt die individuelle Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG vorbehalten. Bemessungsgrundlagen der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Der Anspruch entfällt bezüglich der Wohnnutzung jedoch für den Zeitraum, in dem die VT den betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum bereitstellt.

f) Über die Höhe der Entschädigung und die Frage des Vorliegens und Umfangs einer möglichen Existenzgefährdung des Gewerbebetriebs der Einwender P-05 und P-06 aufgrund des Vorhabens hat die VT ein Gutachten durch einen zu beauftragenden unabhängigen Sachverständigen erstellen zu lassen.

Für den Fall, dass die privatrechtliche Einigung der VT mit den Betroffenen über die Höhe der Entschädigung auf Grundlage des Gutachtens scheitert, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die zuständige Landesbehörde gemäß dem Enteignungs- und Entschädigungsgesetz (EEG) NRW (siehe § 22a AEG).

Hinweis:

Arbeiten zur Nachtzeit, die zur Störung der Nachtruhe geeignet sind, sind vom Grundsatz nach § 9 Abs. 1 Landes-Immissionsschutzgesetz (LImSchG) verboten. Für zwingend erforderliche Nachtarbeiten sieht der Gesetzgeber Ausnahmen vor. In begründeten Ausnahmefällen kann das Umwelt- und Verbraucherschutzamt (Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft) der Stadt Köln antragsbasiert eine Ausnahmegenehmigung für Arbeiten während der Nachtzeit erteilen. Hierzu ist frühzeitig mit der Immissionsschutzbehörde Kontakt aufzunehmen.

A.4.3.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

a) Die VT hat den Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigter) der grundsätzlich anspruchsberechtigten Wohneinheiten die notwendigen Kosten für die nach der 24. BImSchV erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen auf Antrag zu erstatten. Die Schutzobjekte (Schlaf- und Wohnräume, Büros, usw.) mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Anlage der Planunterlage 14-1) zu entnehmen.

b) Kann die Zunahme der Lärmimmissionen im Außenwohnbereich eines Wohngrundstücks tagsüber durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend abgewehrt werden, so sind die verbleibenden Beeinträchtigungen in Geld auszugleichen. Beim Außenwohnbereich ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tag abzustellen. Voraussetzung für einen Ausgleich in Geld ist, dass die gebietsspezifische Zumutbarkeitsgrenze für den Verkehrslärm überschritten wird und die konkrete Fläche wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzwürdig ist.

Für den Fall, dass eine privatrechtliche Einigung der VT mit den Grundstückseigentümern über die Entschädigung scheitert, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die zuständige Landesbehörde gemäß dem EEG NRW (§ 22a AEG).

c) Die Möglichkeit der Realisierung transparenter Schallschutzwandelemente im Bereich zwischen Breslauer Platz und Eigelstein (Bahn-km km 0,1+48 bis 0,3+98 der Strecke 2620) ist erneut zu prüfen und umzusetzen, wenn diese Variante sich unter Würdigung der tatsächlichen Marktverfügbarkeit, des geforderten Schallabsorptionsgrades und der Förderfähigkeit gegenüber der derzeit geplanten nichttransparenten Variante durchsetzt. Über die Ergebnisse ist dem EBA zu berichten.

Für den Fall, dass das endgültige Ergebnis der Prüfung von der Planfeststellungsbehörde nicht akzeptiert wird, bleibt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG ein diesbezügliches Planergänzungsverfahren vorbehalten.

A.4.3.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

a) Die Nebenbestimmungen zur qualifizierten Baulärmminimierung, -vermeidung und -dokumentation gelten entsprechend für mögliche Überschreitungen der Anhaltswerte für baubedingte Erschütterungen im Wirkungsbereich der Baumaßnahme (siehe hierzu die einschlägigen Rechtsquellen des Erschütterungsschutzes, insbesondere DIN 4150, Teile 2 und 3).

b) Bei einer Überschreitung der Eingriffswerte bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG vorbehalten. Bemessungsgrundlagen der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Der Anspruch entfällt jedoch für den Zeitraum, in dem die VT den betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum bereitstellt.

c) Bezüglich unvermeidbarer Erschütterungen an möglicherweise erheblich betroffenen Immobilien in der Nachbarschaft ist zwecks späterer Validierung potenziell möglicher Sachschäden ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

d) Zum Schutz des Kölner Doms ist ein fachkundiges baubegleitendes Monitoring für die in der Nähe stattfindenden erschütterungstechnisch relevanten Baumaßnahmen inklusive einer Einweisung und Sensibilisierung der Maschinenführer durchzuführen.

Die generelle umweltfachliche Bauüberwachung begleitet den Monitoringprozess und das diesbezügliche Maßnahmenmanagement.

A.4.3.4 Anlagenbedingte Lärmimmissionen

Die Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte des Gutachtens „Untersuchung der Bahnhofsbeschallung gemäß TA-Lärm“ (Planunterlage 14.3) sind umzusetzen.

A.4.3.5 Hinweise zu Lichtimmissionen, elektromagnetischer Strahlung, Staub

- Der Betrieb der neu zu errichtenden Beleuchtungsanlagen hat regelkonform entsprechend der Vorgaben für „Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung“ gemäß gemeinsamem Runderlass des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen und des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zu erfolgen.

Die Minimierungspflicht beinhaltet auch die Prüfung und Realisierung geeigneter Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz von Vögeln, Fledermäusen und Insekten.

- Die Vorsorgeanforderungen gemäß § 4 der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) zur Minimierung von Elektromagnetischen Feldern sind zu erfüllen.
- Bei Bauarbeiten, die zu Staubentwicklungen führen können, ist insbesondere bei trockenen und windigen Witterungsverhältnissen erheblichen Staubemissionen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Feuchthalten des Materials) zu begegnen.

A.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

a) Vor Beginn der Bau- und Abbruchmaßnahmen ist der unteren Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Köln ein aktuelles, vertieftes Abfallverwertungs- und -entsorgungskonzept vorzulegen.

b) Die Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen sind gutachterlich zu begleiten und in enger Abstimmung mit dem Umwelt- und Verbraucherschutzamt (Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft) der Stadt Köln durchzuführen.

c) Nach Beendigung der Arbeiten ist gutachterlich ein Abschlussbericht zu fertigen und der Stadt Köln innerhalb von vier Wochen vorzulegen.

Hinweis:

Bei Wiedereinbau von mineralischen Ersatzbaustoffen ist die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) zu beachten. Der geplante Einbau von Recyclingmaterial (Asche, Schlacke, aufbereiteter Bauschutt und/oder Produkte aus diesen) ist anzeige- oder ggf. auch genehmigungspflichtig.

A.4.5 Denkmalschutz

Die Durchführung von archäologischen Untersuchungen im Bereich der zu erstellenden Baugruben ist mit dem Römisch-Germanischen Museum/Archäologische Bodendenkmalpflege und Bodendenkmalschutz frühzeitig abzustimmen.

Hinweis:

Die Baudenkmäler dürfen baubedingt nicht beschädigt oder langfristig in Ihrem Bestand gefährdet werden. Ebenso darf die Nutzbarkeit der Baudenkmäler nicht dauerhaft beeinträchtigt werden. Nötigenfalls sind entsprechende mit den Fachbehörden abgestimmte Schutzvorkehrungen zu treffen.

A.4.6 Brand- und Katastrophenschutz, Rettungswege

- a) Es ist anzustreben, dass die für die Rettung erforderlichen Flächen und Zufahrten während der Bauphase uneingeschränkt nutzbar sind. Ggf. dennoch unvermeidbare vorübergehende Einschränkungen sind vorab mit der Feuerwehr der Stadt Köln abzustimmen.
- b) Für die Personenverkehrsanlage Köln Hbf ist unter Berücksichtigung der geplanten Erweiterung Richtung Breslauer Platz ein neues Gesamtbrandschutzkonzept aufzustellen. Hierbei ist der EBA-Leitfaden „Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“ zu beachten. Für die brandschutztechnische Bemessung sind die zum Zeitpunkt der Erstellung des Brandschutzkonzeptes gültigen und vom EBA eingeführten „Bemessungsbrände“ anzusetzen.
- c) Die Querungen und Überwege im Gleisbereich sind gemäß der Richtlinie „EBA-Ril-Schienenwege“ in doppelter Rettungswegbreite sowie trittfest herzustellen (z.B. Gitterroste). Der Höhenunterschied des Überwegs zur Schienenoberkante ist auf das betrieblich und technisch notwendige Maß zu reduzieren. Zwischen Schienenkopf und Überweg ist ein für Inspektion und Unterhaltung des Gleises erforderliches Spaltmaß zulässig. Die Rettungswege sind mit einer maximalen Neigung von 6 % an den Überweg anzubinden.
- d) Die Feuerwehrpläne des Hauptbahnhofs sind entsprechend den neuen Gegebenheiten zu aktualisieren.

A.4.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

- a) Rechtzeitig vor Baubeginn muss mit den betroffenen Versorgungsunternehmen mindestens ein Koordinierungsgespräch für die gesamte Baumaßnahme geführt werden.

Dabei ist auch ein Termin für eine örtliche Einweisung mit den Versorgungsunternehmen abzustimmen.

b) Infrastrukturleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern und gemäß deren Vorschriften möglichst in Betrieb zu halten und zu sichern. Ein möglichst unterbrechungsfreier Betrieb ist anzustreben.

c) Die ausführenden Bauunternehmen sind anzuweisen, sich vor Baubeginn bei den betroffenen Versorgungsunternehmen aktuelle Planunterlagen und Informationen zu vorhandenen Leitungstrassen einzuholen.

d) Werden unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel oder Leitungen aufgefunden, ist der betroffene Versorgungsunternehmer unverzüglich zu verständigen.

Hinweise

- Die einschlägigen Bestimmungen (z. B. Unfallverhütungsvorschriften), Sicherheits- und Schutzanweisungen der Versorgungsunternehmen sind zu beachten.
- Zu allen im Baufeld vorhandenen Ver- und Entsorgungsanlagen Dritter ist grundsätzlich, sofern bauorganisatorisch möglich, ein regelkonformer Sicherheitsabstand einzuhalten.
- Es sind Vorkehrungen zu treffen, um eine Beschädigung von Anlagen Dritter zu vermeiden.
- In direkter Leitungsnähe sind die Erdarbeiten nur mit besonderer Vorsicht auszuführen.

A.4.8 Baustelleneinrichtung, -sicherung und -verkehr

a) Für die Baustelleneinrichtung dürfen nur befestigte Flächen genutzt werden.

b) Die VT hat in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, dem Stadtbahnbetreiber KVB und den Bahnverkehrsbetreibern den Baustellenbetrieb und -verkehr in räumlicher und zeitlicher Hinsicht so zu optimieren, dass eine möglichst geringe Beeinträchtigung gewährleistet ist. Dies gilt sinngemäß auch für die bauzeitlichen Zuwegungen zur Bahnhofsanlage für den Fußgängerverkehr.

c) Alle in Anspruch genommenen Straßen- und Wegeflächen sind spätestens nach Abschluss der Baumaßnahme mindestens in einen dem ursprünglichen gleichwertigen Zustand zu versetzen.

d) Es sind geeignete Maßnahmen gegen das Verschleppen von Staub und Schmutz auf öffentliche Verkehrsflächen zu ergreifen. Eventuelle Schäden oder starke Verschmutzungen des öffentlichen Verkehrsraums sind unverzüglich zu beseitigen.

e) Notwendige baubedingte Arbeiten, die den öffentlichen Straßenverkehrsraum beeinträchtigen können, sind mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Köln im Rahmen der Ausführung vorab einvernehmlich abzustimmen.

Hinweise:

- Die Baustelle ist nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung abzusichern.
- Die einschlägigen Regelwerke zur Abstimmung von baubedingten Fahrplanregelungen sind zu beachten.

A.4.9 Kampfmittel

a) Rechtzeitig vor Baubeginn ist ein Antrag auf Luftbildauswertung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen.

b) Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der Bauaufsichtsbehörde der Stadt Köln vorzulegen.

A.4.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

a) 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.

b) Vor Baubeginn hat die VT 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 VT 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 VT in Abstimmung mit dem Eigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder den Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen.

c) Die VT hat die betroffenen Eigentümer nach Maßgabe der §§ 22 und 22a AEG i. V. m. dem Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und Entschädigungsgesetz - EEG NW) wegen der erforderlichen

dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahmen sowie der erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen. Bei der Ermittlung der Entschädigung ist auch eine eventuelle Einschränkung der Nutzbarkeit der nicht unmittelbar in Anspruch genommenen Teilflächen zu berücksichtigen.

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

e) Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen.

f) Den Einwendern P-05 und P-06 steht eine Entschädigung aufgrund nachteiliger Wirkungen des Vorhabens auf ihre Rechte in Bezug auf ihren Gewerbebetrieb dem Grunde nach zu.

Über die Höhe der Entschädigung und die Frage des Vorliegens und Umfangs einer möglichen Existenzgefährdung des Gewerbebetriebs aufgrund des Vorhabens hat die Vorhabenträgerin ein Gutachten durch einen unabhängigen Sachverständigen erstellen zu lassen. Über die Auswahl des Sachverständigen entscheidet die Planfeststellungsbehörde. Für den Fall, dass die privatrechtliche Einigung der Vorhabenträgerin mit den Grundstückseigentümern über die Höhe der Entschädigung auf Grundlage des Gutachtens scheitert, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die zuständige Landesbehörde gemäß dem EEG NRW (siehe § 22a AEG).

g) Den Einwendern P-01, P-02 und T-11 steht wegen der notwendigen vorübergehenden Inanspruchnahme ihrer Grundstücke eine Entschädigung dem Grunde nach zu.

h) Für die Einwender P-07 und P-08 gilt das unter Buchstaben a-e Dargelegte.

i) Für die Bestimmung der Höhe der Entschädigungen gilt § 22a AEG.

A.4.11 Unterrichtungspflichten

a) Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem EBA, Außenstelle Köln, der Höheren (HNB), der UNB, dem Umweltamt (Sachgebiet Baumschutz) sowie dem Amt für Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft möglichst frühzeitig bekannt zu geben.

b) Über ggf. baubedingt erforderlich werdende nicht nur unwesentliche Abweichungen von diesem Beschluss ist das EBA, Fachbereich Planfeststellung, unverzüglich zu informieren. Das EBA behält sich die Entscheidung über ein dann ggf. notwendiges Planänderungsverfahren vor. Dies gilt auch für den Fall, dass naturschutzrechtliche

Betroffenheiten ausgelöst werden, die über den Antragsgegenstand hinausgehen oder von diesem wesentlich abweichen.

c) Die Kontaktdaten der eingesetzten UBÜ sind der HNB vor Baubeginn mitzuteilen.

d) Die Fertigstellung und die tatsächliche bzw. prognostizierte Funktionsfähigkeit der Maßnahmen „004_CEF“ und „005_CEF“ (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gemäß §44 Abs. 5 BNatSchG) sind der UNB und der HNB vor Baubeginn durch einen nachvollziehbaren Bericht anzuzeigen.

A.5 Zusagen der VT

Soweit die VT 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 in Teil B dokumentiert sind.

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 **Köln: Ausbau S-Bahn-Stammstrecke S11, Planfeststellungsabschnitt 1.1** hat im Wesentlichen die Erweiterung des Bahnhofs Köln Hbf um zwei Bahnsteigkanten auf der Nordseite zum Gegenstand. Es entsteht ein neuer Mittelbahnsteig an den neu trassierten Gleisen 12 und 13 einschließlich Gleisverbindungen. Außerdem ist ein neuer Brückenzug mit insgesamt 11 neuen Bauwerken vorgesehen. Die Leit- und Sicherungstechnik wird technisch auf einen 2,5-minütigen Zugfolgetakt ertüchtigt.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km 0,000 bis 0,800 der Strecke 2620 Köln - Köln-Worringen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG (VT) beantragte mit Schreiben vom 19.02.2024, Az. I.II-W-K-D, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben. Der Antrag ging am 19.02.2024 beim EBA, Außenstelle Köln ein.

Nach erfolgter Eingangsprüfung wurde am 29.02.2024 festgestellt, dass Antrag und Planunterlagen offensichtlich mangelfrei waren. Damit war die Anstoßwirkung für die Durchführung eines nachfolgenden Zulassungsverfahrens gegeben.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 06.03.2024, Az. 641pa/052-2024#005, stellte das EBA fest, dass für das gegenständliche Vorhaben eine „unbedingte“ Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung -UVPG-).

B.1.3 Anhörungsverfahren

Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das EBA als Anhörungsbehörde bat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme:

TöB-Nr.	Bezeichnung
T-01	Bezirksregierung Düsseldorf
T-02	Bezirksregierung Köln
T-03	Kölner Verkehrs-Betriebe AG

TöB-Nr.	Bezeichnung
T-04	LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland
T-05	LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
T-06	Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR
T-07	Stadt Köln

Die TöB Stadtwerke Köln, Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen und der VCD Regionalverband Köln e.V. wurden nicht durch das EBA direkt beteiligt.

Folgende Stellungnahmen enthielten abschließend keine Bedenken:

TöB-Nr.	Bezeichnung
T-01	Bezirksregierung Düsseldorf Stellungnahme vom 23.04.2024, Gz. 22.5-3-5000000-18/24
T-02	Bezirksregierung Köln Stellungnahme vom 25.06.2024, Gz. 25-2024-0053741
T-04	LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland Stellungnahme vom 25.06.2024, Gz. B 2024-0f-00009
T-07	Stadt Köln Stellungnahmen vom 24.06. und 20.11.2024, Gz. 62/621/2-62.21.01
T-08	Stadtwerke Köln Stellungnahme vom 24.06.2024, Gz. SWK 61
T-09	Bundesnetzagentur für Elektrizität Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen Stellungnahme vom 24.06.2024, Gz. 10.030-F-24-969

Folgende Stellungnahmen enthielten Bedenken:

TöB-Nr.	Bezeichnung
T-06	Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR Stellungnahme vom 17.06.2024, StEB/GN-GI
T-10	VCD Regionalverband Köln e. V Stellungnahme vom 24.06.2024, Gz. (ohne)

Von T-03 und T-05 ging keine Stellungnahme ein.

Außerdem wurde hausintern die EBA-Fachstelle Brandschutz beteiligt. Die Stellungnahme 2170-641pa/052-2024#005 vom 08.05.2026 enthält abschließend keine Bedenken.

Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden in der Zeit vom 24.04.2024 bis einschließlich 23.05.2024 auf der Internetseite des EBA zur allgemeinen Einsichtnahme bereitgestellt.

Auf Verlangen konnte eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zu dem Plan (Zeichnungen und Erläuterungen) zur Verfügung gestellt werden.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in Köln am 17.04.2024 durch Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 24.06.2024. Eine über die Einwendungsfrist hinausgehende Bereitstellung der Planunterlagen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes verlängerte diese nicht.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet und der Auslegung der Planunterlagen gingen insgesamt 9 Einwendungen ein. 5 Einwender wurden rechtsanwaltlich vertreten.

Eine Einwendung bezog sich nur irrtümlich auf dieses Vorhaben, die Einwenderin erhebt Bedenken gegen das sich derzeit ebenfalls im Genehmigungsverfahren befindliche benachbarte Bauvorhaben des Streckenausbaus im Planfeststellungsabschnitt 1.2.

Benachrichtigung von Vereinigungen

Das EBA benachrichtigte 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 und gab ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme.

Es gingen keine Stellungnahmen von Vereinigungen ein.

Erörterung

Das EBA erörterte die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 27.05.2025 in ihren eigenen Räumlichkeiten in der Werkstattstraße 102, 50679 Köln.

Die Behörden und Trägerin des Vorhabens wurden mit Schreiben vom 14.05.2025 über den Erörterungstermin benachrichtigt.

Diejenigen, die Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 14.05.2025 unter Beigabe einer Erwiderung der VT auf die jeweilige Einwendung oder Stellungnahme benachrichtigt.

In einigen Punkten konnte mit den Trägern öffentlicher Belange eine Klärung herbeigeführt, in anderen Einigungen erzielt werden, private Einwendungen wurden jedoch nicht zurückgezogen.

Über die Erörterung erstellte das EBA eine Niederschrift.

Nach dem Erörterungstermin übersandte die VT eine auf Basis der Ergebnisse des Erörterungstermins in Teilen überarbeitete Erwiderung auf die ursprünglichen Einwendungen und Stellungnahmen.

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 .

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft den Neubau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 6 Satz 1 UVPG (Bestehen einer unbedingten UVP-Pflicht bei Neuvorhaben) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die VT hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (Planunterlage 13) ist.

Die vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.3 Untersuchungsraum

Zur Ermittlung möglicher Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurde in den Jahren 2017/2018 ein Scopingverfahrens beim EBA durchgeführt. Im Rahmen des Verfahrens wurde der ursprünglich VT-seitig vorgeschlagene Untersuchungsrahmen teilweise in Anlehnung an geltende Regelwerke (u. a. Umwelt-Leitfaden Teil I des EBA, 2022) und in Abstimmung mit Umweltbehörden ergänzt, bzw. verändert.

Der Untersuchungsraum erstreckt sich, abhängig vom jeweiligen Schutzgut, z. B. auf 450 m Radius im Bereich des Immissionsschutzes, bzw. bis zu 1000 m Radius beim Schutzgut biologische Vielfalt rund um die in Anspruch zu nehmende Fläche. Diese beträgt im Gesamten baubedingt 26.300 m², und anlagebedingt 29.635 m².

Die Denkmäler im Bereich der Erschließungsanlagen Hansaring und Weidengasse – hierbei handelt es sich überwiegend um Wohn- und Geschäftsgebäude – liegen außerhalb des Planfeststellungsbereichs bzw. innerhalb der Baulücke. Eine Befassung im Kontext der UVP

ist daher nicht erforderlich, da sich der Untersuchungsraum diesbezüglich scharf abgrenzen lässt und diese Objekte vom Baugeschehen nicht oder nicht erheblich betroffen sind.

B.3.4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG

Entsprechend den Fachgutachten und dem vorgelegten UVP-Bericht (hier: Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 09.01.2024, Planunterlage 13-1), den Stellungnahmen der Behörden, den Erkenntnissen aus der Erörterung sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten:

Auswirkungen auf den Menschen

Das Vorhaben wirkt sich auf das Schutzgut Mensch und die menschliche Gesundheit insbesondere durch die Erhöhung bau-, betriebs- und anlagenbedingter Schall-, Erschütterungs- und anderer Immissionen aus.

Auswirkungen auf Tiere (Fauna), Pflanzen (Flora) und die biologische Vielfalt

a) Fauna

Als von Relevanz vor Ort wurden die Artengruppen Avifauna, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, Heuschrecken und Schmetterlinge umweltplanerisch benannt.

Das geplante Bauvorhaben befindet sich innerhalb eines gemischten Siedlungsbereichs im Stadtgebiet von Köln. Das Umfeld des geplanten Baueingriffs liegt im stark versiegelten innerstädtischen Bereich. In städtisch geprägten Strukturen finden klassische Kulturfolger und gebäudebewohnende Vogelarten potenziell geeignete Lebensbedingungen. Bei der Geländebegehung wurden im bei den im Eingriffsbereich befindlichen Einzelbäumen keine Horste und Höhlen nachgewiesen. Für die Erneuerung des Bauwerkes und damit einhergehend die Herrichtung der BE-Flächen muss eine Platane (Verkehrsgehölz) entfernt werden. Der Vorhabenbereich bietet mit den vorhandenen Gehölzstrukturen im Eingriffsbereich Brut- und Niststätten von europäischen Vogelarten (ökologische Gilde der Busch- und Baumfreibrüter). Sowohl die vor Ort vorgefundenen Habitatstrukturen als auch die bei den Kartierungen nachgewiesenen Arten zeigen auf, dass lediglich mit Vorkommen ubiquitärer, störungsunempfindlicher Busch- und Baumfreibrüter zu rechnen ist.

Während der Kartierungen wurde der in NRW auf der Vorwarnliste aufgeführte Haussperling nachgewiesen. Bei Gebäuden nahe der Bahntrasse besteht Brutverdacht im Bereich des

Hauptbahnhofes. Der Haussperling gilt als störungsunempfindliche Art. Auch der Star konnte im nahen Umfeld des geplanten Bauvorhabens als Brutvogel festgestellt werden. Die vorhandenen offenliegenden Nischen an den zu erneuernden Brückenbauwerken und dem KVB-Vordach sind prinzipiell geeignete Strukturen für die Nutzung der gebäudebrütenden Höhlen- und Nischenbrüter, z. B. des Stars oder des Haussperlings.

Baubedingt gehen im Bereich des Kölner Hauptbahnhofs Strukturen mit potenzieller Brutplatzzeichnung von gebäudebrütenden Höhlen- und Nischenbrütern verloren.

Die Nutzung des offenen Luftraumes durch durchfliegende oder jagende Fledermäuse wird nicht gänzlich ausgeschlossen. Auch die vorhandenen Fugen und Spalten an den zu erneuernden Brückenbauwerken und dem KVB-Vordach sind potentiell für Fledermäuse geeignete Quartiere. Hinweise für das Vorhandensein von Individuen oder eine Nutzung wird vorstehend beschrieben liegen nicht vor.

Baubedingt gehen potenzielle Quartierstrukturen von gebäudebewohnenden Fledermausarten wie der Zwergfledermaus verloren.

Bestehende Reptilien- und Amphibienvorkommen sind nicht bekannt. Entsprechende Hinweise für ein Vorkommen wurden darüber hinaus bei Kartierungen nicht gefunden.

Dies gilt auch für die in relativer Entfernung (über 1000 m) auf einer Brachfläche bereits nachgewiesenen geschützten Heuschrecken „Blaflügelige Ödlandschrecken“).

Für Nachtfalter ist der Wirkraum eher ungeeignet. Es kann jedoch fachgutachterlich nicht ausgeschlossen werden, dass die sehr mobilen, adulten Nachtkerzenschwärmer auf den Weg zu ihren Fortpflanzungsstätten (eine Brache in ca. 780 m Entfernung das geplante Bauvorhaben passieren, und dort gestört werden.

b) Flora

Bau- und anlagenbedingt entsteht ein dauerhafter Verlust von Biotopen, Biotopstrukturen sowie in geringem Umfang von unversiegelter Fläche. Eine Platane muss baubedingt gefällt werden.

Auswirkungen auf Fläche und Boden

Bauzeitlich bedingt kommt es zu einer temporären Inanspruchnahme von Flächen während der Bauzeit. Es werden ca. 25.000 m² vollversiegelte Fläche in Anspruch genommen und ca. 1.000 m² auf Vegetationsflächen werden beansprucht.

Der anlagebedingte Flächenverbrauch entsteht durch die Errichtung der neuen Gleise und des Mittelbahnsteiges sowie der Lärmschutzwände.

Die Böden im Eingriffsbereich sind anthropogen überformt. Natürliche Böden stehen nicht an. Ein Großteil der bauzeitlich zu beanspruchenden Flächen ist bereits versiegelt.

Auswirkungen auf das Wasser

Vorhabenbedingt sind keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Beeinträchtigungen des Oberflächenwasserkörpers und damit auch keine Verschlechterung des chemischen oder ökologischen Zustands zu erwarten; erhebliche Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern können ausgeschlossen werden.

Anfallendes, möglicherweise belastetes Niederschlagswasser wird in die Kanalisation geleitet und gelangt nicht in das Grundwasser.

Auswirkungen auf Luft und Klima

Die möglichen projektbedingten Auswirkungen auf die lokalen klimatischen und lufthygienischen Verhältnisse sind gering und beschränken sich im Wesentlichen auf Luftverunreinigungen durch Staub und Abgase, die vorübergehend im Zuge der Baudurchführung entstehen. Aufgrund der engen zeitlichen und räumlichen Beschränkung der Belastungen sind umwelterhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.

Regionalklimatisch betrachtet wirkt sich das Projekt wegen der im Vergleich geringeren betriebsbedingten Auswirkungen des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr auf das Klima eher positiv aus. Mit der Umsetzung der Maßnahme soll die Attraktivität des Bahnverkehrs im Knoten Köln so gesteigert werden, dass sich im günstigen Fall Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern. Das hätte zur Folge, dass weniger Emissionen durch bspw. die Nutzung des Individualverkehrs entstehen.

Auch anlagebedingt sind keine erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima zu erwarten. Durch die Erweiterung kommt es zwar zu neuen Verschattungen, die sich jedoch nicht erheblich negativ auswirken. Darüber hinaus kommt es nur im geringen Maße zu einer Neuversiegelung unversiegelter Flächen, weshalb kein zusätzlicher wärmender Effekt durch Neuversiegelung zu erwarten ist. Auch die Funktion bestehender Kaltluftbahnen wird nicht beeinträchtigt.

Auswirkungen auf die Landschaft

Die Auswirkung auf die Landschaft ist lokal begrenzt.

Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Durch das Baugeschehen kommt es bauphasenweise, also zeitweilig, zu Erschütterungen im Wirkbereich. Betroffenheiten von benachbarten unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden und Objekten können nicht ausgeschlossen werden.

B.3.5 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge mit folgenden Einzelergebnissen überprüft:

Schutzgut Mensch

Durch die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen können die Betroffenheiten – in einem vorbelasteten Gebiet - stark minimiert werden. Das Schutzmaßnahmenkonzept für baubedingte Immissionen umfasst unter anderem die Verlagerung von Arbeiten in die Tagzeit sowie die Verwendung geräusch- und erschütterungsarmer Baumaschinen und Bauverfahren.

Betriebsbedingt (d. h. schienenverkehrs-lärmbedingt) kommt es ebenfalls zu Immissionen, die die entsprechenden Richtwerte überschreiten und Maßnahmen erfordern. Durch die

Umsetzung aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen können die Belastungen auf ein rechtskonformes Maß reduziert werden.

Die anlagenbedingten Immissionen durch die Beschallungsanlage auf dem neuen Bahnsteig werden dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechend ebenfalls entsprechend reduziert.

Die neuelektrifizierten Bereiche erzeugen generell keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch magnetische oder elektrische Felder. Die Grenzwerte der 26. BImSchV werden abstandsbedingt und durch Vermeidungsmaßnahmen nach dem Stand der Technik (zweiseitige Einspeisung in die Fahrleitung, Rückleiterseil) deutlich unterschritten.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Der Großteil der Baustelleneinrichtungsflächen befindet sich auf bereits versiegelten Flächen, wie Straßen und Parkplätze. Durch die Nutzung von bereits versiegelten Flächen wird die Beeinträchtigung auf das Schutzgut Flora und Fauna bereits reduziert.

Es werden Kompensationsmaßnahmen für betroffene Arten (Anbringung artspezifischer Nisthilfen für Haussperling und Star, Ersatzquartiere für Fledermäuse) realisiert.

Unter Einhaltung der geplanten Vermeidungs-, Verminderungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen besonderer Schwere auf das Schutzgut Flora und Fauna zu erwarten. Der Verlust der Vegetationsbestände und der zusätzlichen Versiegelung wird ausgeglichen.

Die avisierte, in diesem Rahmen aber nicht festzustellende Begrünung des Vordachs am Breslauer Platz würde zu einer zusätzlichen ökologischen Aufwertung des Breslauer Platzes und des Bahnhofgebäudes führen.

Schutzgut Fläche und Boden

Die möglichst weitgehende Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der Flächen nach Bauabschluss wird angestrebt. Dies beinhaltet die vollständige Beräumung und Rekultivierung, so dass durch Einsaat, natürliche Sukzession und Anpflanzung von Gehölzen kurzfristig eine Regeneration und Erfüllung der wesentlichen Naturhaushaltsfunktionen der jeweiligen Biotoptypen zu erwarten ist.

Zum Schutz des Bodens während der Bauzeit werden auch Vermeidungsmaßnahmen zum bodenschonenden Umgang und zum Umgang mit gefährlichen Abfallstoffen festgelegt.

Schutzgut Wasser

Der qualitative und quantitative Zustand des Grundwasserkörpers „Terrassen des Rheins“ verschlechtert sich nicht, da die „Gute fachliche Praxis“ sowie die gesetzlichen Vorgaben für Tiefgründungen im Grundwassereinflussbereich und das Einhalten der allgemeinen Sorgfaltspflicht zur Vermeidung von Schadstoff- und Stoffeinträgen in das Grundwasser beachtet werden.

Schutzgut Luft und Klima

Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Klima können ausgeschlossen werden.

Schutzgut Landschaft

Weder das nahegelegene Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Rhein, Rheinauen und Uferbereiche von Flittard bis Rodenkirchen“ (LSG-5007-0001) noch die Landschaft an sich sind durch den Bau der neuen Gleise und Mittelbahnsteige erheblich betroffen.

Die Grenze des LSG verläuft ca. 100m östlich der Baumaßnahme. Die bestehenden Gleise des Bahnhofs sind bereits Teil des jetzigen stark vorbelasteten Landschaftsbildes.

Von einer erheblichen Auswirkung auf das LSG oder das Landschaftsbild ist nicht auszugehen.

Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Bezüglich möglicher Betroffenheiten von Denkmälern wird ein gutachtenbasiertes Schutzkonzept (beinhaltet Vermeidungsmaßnahmen und z. B. ein baubegleitendes Monitoring an den Gebäuden) umgesetzt.

Ein auf gutachterlicher Prognose basierendes Beweissicherungsverfahren dient der späteren Kompensation möglicher Schäden an sonstigen Gebäuden in der Nachbarschaft.

B.3.6 Zusammenfassung

Der Hauptbahnhof und seine Umgebung sind aufgrund der innerstädtischen Lage stark anthropogen geprägt und im umweltrechtlichen Sinn hinsichtlich der meisten zu betrachtenden Schutzgüter stark vorbelastet.

Schutzgebiete oder schützenswerte Bereiche nach Maßgabe von Recht und Gesetz sind von den Bauvorhaben nicht betroffen.

Um den Bahnhof befinden sich überwiegend versiegelte Straßen und Plätze. Auch weite Teile der geplanten Baustelleneinrichtungsflächen sind vorliegend teil- oder vollversiegelt.

Insbesondere während der Bauphase sind erhebliche immissionsbedingte Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier wahrscheinlich. Auch anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen sind zu erwarten.

Die gutachterlich entwickelten Lärmschutzkonzepte erscheinen aber geeignet, erheblichen Betroffenheiten in der Nachbarschaft wirksam zu begegnen. Hierfür kommen Vermeidungs-, Schutz-, Entschädigungs- sowie aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik zur Anwendung.

Eine Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG wurde für einzelne Artengruppen erforderlich. Bei Realisierung der verpflichtend festgestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden Verletzungen der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG aber für alle Arten ausgeschlossen.

Im Zuge des Vorhabens kommt es zur dauerhaften Neuversiegelung auf einer Parkplatzfläche.

Der qualitative und quantitative Zustand des Grundwasserkörpers „Terrassen des Rheins“ verschlechtert sich nicht, da die „Gute fachliche Praxis“ sowie die gesetzlichen Vorgaben für Tiefgründungen im Grundwassereinflussbereich und das Einhalten der allgemeinen Sorgfaltspflicht zur Vermeidung von Schadstoff- und Stoffeinträgen in das Grundwasser beachtet und angewandt werden muss.

Anfallendes Niederschlagswasser wird in die Kanalisation geleitet, sodass keine potenziell möglichen Schadstoffe ins Grundwasser gelangen können.

Oberflächengewässer sind durch die Bauvorhaben nicht direkt betroffen.

Unter Realisierung der geplanten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen sind keine „erheblichen Beeinträchtigungen“ auf das Schutzgut Wasser durch die geplanten Vorhaben zu erwarten.

Auf das Schutzgut Boden sind bei einer fachgerechten Ausführung der Bauarbeiten und dem Einhalten der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Eine fachgerechte Entsorgung der anfallenden Abfälle wird durch die Umsetzung des zugrundeliegenden Boden- und Entsorgungskonzeptes sichergestellt.

Erhebliche Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Landschaft, Luft und Klima, Fläche und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten. Eine umweltfachliche Bauüberwachung überwacht die Beachtung und Umsetzung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, bewertet die tatsächlich eintretenden Auswirkungen auf die Umwelt und reagiert im Bedarfsfall unverzüglich.

Das Vorhaben ist unter Berücksichtigung der Durchführung der umweltschützenden Begleitmaßnahmen mit den Umweltzielen insbesondere unter Anbetracht des öffentlichen Interesses an der Baumaßnahme als vereinbar einzustufen.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planung begründet sich mit einer angestrebten Erhöhung der Attraktivität des Schienen-Personennahverkehrs im Knoten Köln, damit verbunden einer Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die Schiene und damit auch einem verbesserten Klimaschutz für die Region.

Zur Steigerung der Attraktivität werden Engpässe in der Infrastruktur beseitigt und ein zukunftsgerichteter Ausbau der Infrastruktur mit Augenmaß vorgenommen. Das bedeutet eine größere Streckenleistungsfähigkeit sowohl nach Bergisch Gladbach wie auch auf der S-Bahn-Stammstrecke Köln.

Erstmals sind umsteigefreie Direktverbindungen von Bergisch Gladbach und von der Achse Langenfeld – Leverkusen – Köln-Mülheim – Köln Messe/Deutz – Köln Hbf nach Köln-Kalk West vorgesehen. Durch den geplanten dichteren Taktverkehr von und nach Bergisch Gladbach werden auch die Umstiege auf den Bahnverkehr und die Busse in Köln-Mülheim und Köln Messe/Deutz optimiert und damit Reisezeiten verkürzt. Zudem wird auf dem Fahrweg der S-Bahn-Strecke 11 erstmals eine durchgängige Barrierefreiheit hergestellt.

Der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke eröffnet die Möglichkeit, zukünftig mit acht S-Bahnlinien je im zwanzigminütigen Takt zu fahren (anstatt bis zu sechs Linien heute). Die Qualität und Zuverlässigkeit und damit auch die Attraktivität des S-Bahnsystems Köln soll insgesamt gesteigert werden. Der Schienenpersonennahverkehr ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und damit ein hochrangiger öffentlicher Belang. Der Gesetzgeber hat in § 1 Abs. 1 Bundes-Schienenwege-Ausbaugesetz (BSWAG) i. V. m. BSWAG-Anlage Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Nr. 22 den vordringlichen Bedarf für dieses Vorhaben als Teil des Großknotens Köln festgeschrieben.

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

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

-entfällt-

B.4.3 Zustimmung im Einzelfall (ZiE)

-entfällt-

B.4.4 Ausnahmen von der Anwendung der TSI gemäß § 5 EIGV

-entfällt-

B.4.5 Abschnittsbildung

Die gewählte Abschnittsbildung und Unterteilung des Gesamtvorhabens in insgesamt 5 Planfeststellungsabschnitte ist nachvollziehbar, sachlich begründet und nicht zu beanstanden.

Etwaige Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst würden, die hier vorliegend für den Teilabschnitt aber unberücksichtigt blieben, sind nicht erkennbar.

B.4.6 Variantenentscheidung

Die VT erläutert, dass das Gesamtprojekt „Ausbau S11“ eine Ausbaumaßnahme im Bestandsnetz sei, daher sei die Linienführung sowie die Lage der anzufahrenden Bahnhöfe und Haltepunkte zwangsläufig festgelegt. Damit entfalle die Pflicht einer übergreifenden Variantenprüfung für die Trassierung der Strecke und der Verortung der Betriebsanlagen als Ganzem.

Die Erarbeitung und der Vergleich von Varianten sei daher nur für separate Streckenabschnitte in konstruktiv-technischer Hinsicht der (Teil-)Bauwerke zu prüfen.

Die Planung sehe hier für den Kölner Hauptbahnhof vor, einen zusätzlichen Mittelbahnsteig zu schaffen, um damit zukünftig auf beiden Bahnsteigen für den S-Bahnverkehr einen Richtungsverkehr zu ermöglichen.

Dabei würden die jeweils aus Richtung Hansaring bzw. aus Richtung Köln Messe/Deutz einfahrenden S-Bahnen auf dem jeweiligen Richtungsbahnsteig alternierend einfahren. Dies solle einen gesteigerten Zugfolgetakt ermöglichen. Im Störfall (Ausfall einer Bahnsteigkante) sei der weitere Betrieb der S-Bahnlinien gewährleistet.

Zwangspunkte der Lage des neuen Mittelbahnsteigs seien zum einen die neuen Weichenverbindungen der Strecke 2670 westlich der Hohenzollernbrücke sowie der Strecke 2620 nordöstlich des vorhandenen S-Bahnsteigs. Daraus ergäbe sich die Lage des neuen Mittelbahnsteigs zwangsläufig parallel zum bestehenden Bahnsteig, nordöstlich in Richtung Breslauer Platz.

Weiterhin seien bereits im Zuge der letzten Erweiterung des Kölner Hauptbahnhofs um einen S-Bahnsteig wesentliche Gründungs- und bauliche Vorbereitungen für die aktuelle Erweiterung in diesem Projekt vorbereitet worden (z. B. Gründungspunkte in der

Stadtbahnhaltestelle Kölner Dom). Schließlich spielten bei der Variantenvorauswahl betriebliche Belange wie die Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs im Falle einer Störung eines S-Bahnsteigs eine erhebliche Rolle, die nur durch die räumliche Nähe zum bestehenden S-Bahnsteig Gl. 10/11 realisiert werden könne.

Die Gestaltung des neuen S-Bahnsteigs am Kölner Hauptbahnhof selbst sei keine Frage der Variantenentscheidung. Hier seien bereits bei der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eine Fachjury, bestehend aus Teilnehmern des Stadtentwicklungsausschusses und des Gestaltungsbeirats der Stadt Köln, des Fördergebers, freier Architekten und der VT ein Gewinnerentwurf aus drei Gestaltungsentwürfen gekürt worden, der dann bis zur Genehmigungsplanung weiterentwickelt wurde.

Explizit sei im Entwurf von einer durchgehend offenen Gestaltung, von „Aufgreifen von Elementen des angrenzenden Bestandes“, sowie von „Einfügen in das Gesamtbild“ als wesentlichen Elementen zur Entscheidungsfindung durch die Fachjury die Rede.

Die vorliegende Planung einer offenen Gestaltung berücksichtige dabei immissionsschutz- (gleisnahe aktive Maßnahmen sind vorgesehen) und artenschutzrechtliche (Beibehalt der Möglichkeit des Durchflugs) Sachverhalte sowie Aspekte der aufrechtzuerhaltenden Sichtbeziehungen gleichermaßen.

Bewertung der Planfeststellungsbehörde:

Die VT durfte sich für die gewählte Variante der Umsetzung der Maßnahme entscheiden. Diese Variante ist genehmigungsfähig, denn es gibt im vorliegenden Planfeststellungsverfahren keine sinnvolle Alternativlösung.

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

Das Fehlen einer sog. *Nullvariante*, d. h. die Prüfung der prinzipiellen Möglichkeit eines Verzichts auf die Durchführung des Vorhabens, ist kein planungsseitiger Mangel per se (siehe hierzu auch die gesamtabwägenderischen Ausführungen zum Stichwort „unüberwindliche Belange“ unten unter Nr. B.5).

Im vorliegenden Fall durfte sich die VT für die gewählte Ausführung entscheiden, da es keine sinnvolle Variante zur Erreichung des angestrebten verkehrlichen Zielstellung gibt. Damit existiert auch keine Variante, die gegenüber der beantragten Planung eindeutig vorzugswürdig wäre.

Die seitens der VT getroffene Variantenentscheidung und die Ausführungen zu hiervon abzugrenzenden Gestaltungsfragen ist nachvollziehbar, sachlich begründet und nicht zu beanstanden.

B.4.7 Raumordnung und Landesplanung

-entfällt-

B.4.8 Wasserhaushalt, Gewässerschutz

a) Bezirksregierung Köln (Obere Wasserbehörde)

TöB Nr. T-02 (Obere Wasserbehörde) äußert Hinweise gewässerschutzrechtlicher Art (insbesondere zu Überschwemmungsgefahren und zum Deichschutz). Diese wurden zum Teil oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

Darüber hinaus liegt keine unzureichende Konfliktbewältigung vor. Die vorgetragenen Besorgnisse im Bezug auf den Hochwasserschutz sowie die diesbezügliche Ausgestaltung der Schutzmaßnahmen dürfen, wie die VT zu Recht erwidert, der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben.

b) Stadt Köln (Wasserwirtschaft)

TöB Nr. T-07 (Wasserwirtschaft) äußert Hinweise im Hinblick auf den Grundwasserschutz.

Die VT sichert zu, die Hinweise zu beachten, und die gesetzlichen Vorgaben einhalten zu wollen.

Bezüglich der vorliegenden Überschwemmungs-/Hochwasserrisikothematik sichert die VT eine vertiefte ausführungsplanerische Prüfung und ggf. Erweiterung/Korrektur zu.

Diesbezüglich wurden auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

B.4.9 Natur, Artenschutz, Landschaftspflege und Grünflächen

a) Bezirksregierung Köln

TöB Nr. T-02 (Höhere Naturschutzbehörde) empfiehlt die Aufnahme naturschutzrechtlicher Nebenbestimmungen.

Diese wurden zum Teil oben unter Nr. A.4 aufgenommen (im Übrigen siehe Ausführungen unter Nr. B.5).

Die VT sichert zu, die Forderungen umsetzen zu wollen.

b) Stadt Köln

TöB Nr. T-07 (Baumschutz) kritisiert die Auswahl der Baustelleinrichtungsflächen (BE-Flächen) im Hinblick auf mangelnden Baum- und Bodenschutz und erhebt Forderungen naturschutzrechtlicher und landschaftspflegerischer Art.

Die VT erwidert, dass auch nach vertiefter Prüfung mit dem Ziel geringerer Betroffenheiten die Verschiebung der BE-Flächen nicht möglich sei. Teilweise, so die aktuellste Erwidern, wurde im Nachgang zur Erörterung in Abstimmungsgesprächen diesbezüglich auch bereits Einvernehmen mit den zuständigen Ämtern hergestellt.

Im Rahmen der Ausführung würden seitens der VT und ihrer Umweltplaner bzw. umweltfachlicher Bauüberwacher zudem nochmalige vertiefte Prüfungen durchgeführt.

Die Erwidern ist nachvollziehbar und plausibel. Der Minimierungspflicht wird Genüge getan.

Zum Teil wurden auch diesbezügliche Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

B.4.10 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

-entfällt-

B.4.11 Immissionsschutz

B.4.12 Baubedingte Immissionen

a) Stadt Köln (Immissionsschutz)

TöB Nr. 7 (Immissionsschutz) äußert entsprechende Hinweise.

Die VT sichert zu, die Hinweise beachten, und die gesetzlichen Vorgaben einhalten zu wollen.

Diesbezüglich wurden auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

b) Allgemeine Würdigung und Begründung der Nebenbestimmungen

Einen rechtssicheren Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm liefert die AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen). 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 Baulärmvermeidung und -beschränkung und keine Schutzauflagen i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG erforderlich. Wenn bei der Realisierung der beantragten Baumaßnahme die Richtwerte der AVV Baulärm nicht eingehalten werden, ist der Bauherr gem. § 22 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet, die Baumaschinen und die Baustelle so zu betreiben, dass Baulärm, der nach dem Stand der Technik vermieden werden kann, tatsächlich vermieden wird, und der nach dem Stand der Technik unvermeidbare Baulärm auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt bleibt.

Vorliegend werden bauphasenweise, also zeitweilig, diesbezügliche Überschreitungen prognostiziert (Planunterlage 14-2).

Nicht zu vernachlässigen ist bei der Betrachtung solcher Betroffenheiten die gutachterseitig festgestellte hohe Vorbelastung aus dem Schienen- und Straßenverkehr im Baubereich, die eine geringere Bemessung der Schutzwürdigkeit, als in den gebietsbezogenen Immissionsrichtwerten festgelegt ist, rechtfertigt. Demnach wird bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte zwar von Belästigungen der Anwohner während der Bauzeit ausgegangen, jedoch werden diese nicht grundsätzlich als unzumutbar erachtet, wenn sie nicht über längere Zeiträume Pegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts überschreiten.

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. Die bauherrenbegünstigenden Regelungen nach Nr. 5.2 der AVV Baulärm, nach denen von einer Stilllegung von Baumaschinen trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden kann, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind, und ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können, sind grundsätzlich auch auf Forderungen nach Betriebszeiteinschränkungen übertragbar. Das hier beantragte und planfestgestellte Bauvorhaben ist im öffentlichen Interesse dringend geboten, und Beschränkungen der Betriebszeiten von Baumaschinen wären mit teils erheblichen Bauzeitverlängerungen verbunden, so dass im Ergebnis das Vorhaben nicht termingerecht fertiggestellt werden könnte. Eine Betriebszeitenregelung wäre insofern untunlich für das Gesamtvorhaben. Auflagen zur Verminderung von Baulärm durch Beschränkung der Betriebszeiten der Baustelle werden daher von hier aus nicht formuliert.

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.

Flankierend zum selbstauferlegten Maßnahmenpaket der VT werden zusätzlich zur Sicherstellung einer vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebotes die unter Nr. A.4 oben genannten Nebenbestimmungen in die Zulassung aufgenommen. Diese 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.

Bauliche Erschütterungsimmissionen, die sich schädigend auf die benachbarte Gebäudesubstanz auswirken könnte, sind laut Prognose abstandsbedingt nicht zu erwarten.

Wegen verbleibender Restrisiken im Zusammenhang mit Prognoseunsicherheiten bei baulichen Erschütterungen sind Schutz- und Minderungsmaßnahmen Teil der Planung, die im Bedarfsfall vorhabenträgerseitig umgesetzt werden.

Die Anhaltswerte, die sich auf Menschen in der Nachbarschaft der Baustelle beziehen und bei deren Überschreitung besondere Minderungsmaßnahmen ergriffen werden müssten, werden möglicherweise bauphasenweise überschritten. Hierfür gilt das oben Ausgeführte zum VT-seitig geplanten Schutzkonzept und zu Schutzauflagen im Tenor dieses Beschlusses unter N. A.4.3 in sinngemäßer Weise.

Grundlage für diese Prognose sind die Berechnungen des entsprechenden Gutachtens (Anlage 15-2 der Planunterlagen) auf Grundlage angenommener Einwirkzeiten.

B.4.13 Betriebsbedingte Immissionen

Gesundheitsrelevante Erhöhungen des Gesamtlärms werden laut Gutachten „Untersuchung zum Gesamtlärm“ (Planunterlage 14.4) an zwei Gebäuden prognostiziert.

An diesen Immissionsorten ergibt sich aus der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Planunterlage 14.2) ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Die gutachterlich empfohlenen Lärmschutzkonzepte für den Verkehrslärmbereich („Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen“, Planunterlage 14.1) erscheinen geeignet, erheblichen Betroffenheiten in der Nachbarschaft sowohl in den Bereichen mit baulicher Erweiterung und erheblichem baulichen Eingriff, als auch in den Baulücken wirksam zu begegnen. Hierfür kommen aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zur Anwendung.

B.4.14 Anlagenbedingte Immissionen (Lautsprecherlärm)

Die Stadt Köln, TöB Nr. T-07 (Immissionsschutz) äußert entsprechende Hinweise.

Die VT sichert zu, die Hinweise beachten und die gesetzlichen Vorgaben einhalten zu wollen.

Diesbezüglich wurden auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

B.4.15 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Stadt Köln, TöB Nr. T-07 (Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft) erhebt Forderungen abfallrechtlicher Art.

Die VT sichert zu, die Forderungen zusetzen.

Zum Teil wurden auch diesbezügliche Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

B.4.16 Denkmalschutz

Die Stadt Köln, TöB Nr. T-07 (Archäologische Bodendenkmalpflege und Bodendenkmalschutz, Denkmalschutz und Denkmalpflege) äußert entsprechende Forderungen sowie Hinweise denkmal- und bodendenkmalschutzrechtlicher Art.

Die VT sichert zu, die Forderungen umzusetzen. Es wurden auch Planungsanpassungen mit dem Zweck der Minimierung der diesbezüglichen Betroffenheiten durchgeführt.

Zudem wurden Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

Die Aussagen zur Nichtberücksichtigung der Ergebnisse der Vorabstimmung zwischen dem Amt für Archäologische Bodendenkmalpflege und Bodendenkmalschutz und der VT werden zur Kenntnis genommen, sind aber vorliegend bei dieser Zulassungsentscheidung unbeachtlich.

Die Hinweise der Ämter für Denkmalschutz und Archäologische Bodendenkmalpflege zur notwendigen Berücksichtigung der Auswirkungen des Vorhabens und der diesbezüglichen Vermeidungsmaßnahmen im Umweltbericht werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung gewürdigt (siehe auch oben unter Nr. B.3).

B.4.17 Brand- und Katastrophenschutz

a) Die Stadt Köln, TöB Nr. T-07 (Brandschutz) äußert entsprechende Forderungen sowie Hinweise. Die VT sichert zu, die Forderungen umzusetzen. Diesbezüglich wurden auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen. Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

b) Die EBA-Fachstelle Brandschutz äußert Empfehlungen zum Thema Brandschutz und Rettungswege. Die VT sichert zu, diese umzusetzen.

Zum Teil wurden auch diesbezügliche Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

B.4.18 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

a) Die Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR, TöB Nr. T-06 äußert Bedenken und erhebt Forderungen zu bauzeitlichen Betroffenheiten ihrer Anlagen.

Die VT sichert zu, die Forderungen umsetzen und die Bauausführung mit den Stadtentwässerungsbetrieben eng abstimmen zu wollen. Die gesetzlichen Vorschriften würden eingehalten.

Zum Teil wurden auch diesbezügliche Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

b) Die Auflagen und Hinweise unter Nr. A.4 dienen der Versorgungssicherheit und dem Arbeitsschutz. Sie können helfen, diesbezügliche Erschwernisse und Risiken zu vermeiden. Der geplante Bauablauf wird durch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen nicht erheblich

belastet. Die Risiken im Bereich der öffentlichen Ordnung und Arbeitsschutz können gesenkt werden. Die Auflagen sind erforderlich und zumutbar.

B.4.19 Baustelleneinrichtung, -sicherung und -verkehr

Die Auflagen dienen neben dem Schutz des Eigentums auch der Straßenverkehrssicherheit sowie der leichten und sicheren bauzeitlichen Zuwegung für den Fußgängerverkehr. Der geplante Bauablauf wird durch die besonders auferlegten Maßnahmen nicht erheblich erschwert. Die Auflagen sind erforderlich und maßvoll und damit auch zumutbar.

B.4.20 Kampfmittel

Die Bezirksregierung Düsseldorf, TöB Nrn. T-01 (Kampfmittel) und die Stadt Köln, T-07 (Kampfmittel) äußern Hinweise kampfmittelrechtlicher Art. Die VT sichert zu, die Forderungen umsetzen zu wollen.

Diesbezüglich wurden auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

B.4.21 Stadtplanung

Die Stadt Köln, TöB Nr. T-07 (Stadtplanung) äußert entsprechende Forderungen sowie Hinweise, z. B. zu Gestaltungsfragen (Fassadengestaltung, Dachbegrünung, Interimslösung für Gebäudeabriss), zur angestrebten Vermeidung künftiger „Unorte“ (Vermüllung, Urinecken, Drogenumschlagplätze, ungewollte Schlafplätze für Obdachlose, usw.), und bezüglich der weiteren Einbindung in den Ausführungsprozess.

Grundsätzlich sind solche Fragen der Stadtplanung nicht Teil der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung.

Ungeachtet dessen sichert die VT zu, sich bezüglich wesentlicher Forderungen mit der Stadt im Rahmen der Ausführungsplanung abstimmen zu wollen.

Eine Äußerung betrifft die Ausgestaltung der Schallschutzwand im Abschnitt 3 zwischen dem Bereich Breslauer Platz und Eigelstein. Hier wird die Realisierung von transparenten Elementen gefordert. Die Forderung ist zwar primär gestalterischer und damit hier nicht relevanter Natur, aber darüber hinaus auch in der Abwägung im Sinne der Betroffenheit des Stadtbildes zu würdigen.

Die VT lehnt die Verwendung transparenter Lärmschutzelemente in ihrer Erwiderung auf die Stellungnahme der Stadt Köln (November 2025) unter Verweis auf die nicht durch Fördermittel abgedeckte transparente Variante ab. Zum Zeitpunkt der Erwiderung der VT lag eine Zulassung des EBA solcher transparenter Lärmschutzwandelemente, die eine

Voraussetzung einer Förderung mit Bundesmitteln darstellt, tatsächlich auch noch nicht vor. Damit fehlte bis zu diesem Zeitpunkt auch eine grundsätzlich erforderliche Voraussetzung für eine planungsrechtliche Zulassung.

Mittlerweile (Schreiben vom 22.12.2025) liegt die Zulassung für transparente Lärmschutzwandelemente mit einer Ausfachung aus Polymethylmethacrylat für die Verwendung in Lärmschutzanlagen der Eisenbahnen des Bundes in Pfosten-Element-Bauweise vor. Daher wurde unter Nr. A.4 oben beauftragt, die Realisierung dieser Variante im Rahmen der Ausführung erneut zu prüfen und bei Vorliegen der Voraussetzungen auch umzusetzen.

Falls diesbezüglich nach Beschlusserlass kein Konsens zwischen der VT und dem EBA herstellbar ist, bleibt eine ergänzende Entscheidung vorbehalten, um diesen Belang rechtssicher abschließend zu würdigen. Darüber hinaus verbleibt kein Konflikt.

B.4.22 Stadtentwicklung

TöB Nr. T-07 (Stadtentwicklung) äußert entsprechende Forderungen sowie Hinweise, z. B. zur Barrierefreiheit und zur Ausstattung des Bahnhofsbereichs mit Fahrradabstellbereichen.

Die regelkonforme barrierearme/-freie Ausstattung der neuen Anlagen ist planerisch sichergestellt. Zu den diesbezüglichen bauzeitlichen Betroffenheiten wurde zudem eine Nebenbestimmung oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

Über die Ausstattung mit Fahrradabstellbereichen hat sich die VT im Rahmen des Anhörungsverfahrens einvernehmlich mit der Stadt abgestimmt.

B.4.23 Wirtschaftsförderung

TöB Nr. T-07 (Wirtschaftsförderung) äußert Empfehlungen zur bauzeitlichen Förderung der ortsansässigen Gewerbebetriebe.

Alle schutzwürdigen diesbezüglichen erheblichen Betroffenheiten sind in diesem Beschluss berücksichtigt (z. B. Nebenbestimmungen zur allgemeinen Informationspflicht gegenüber von Auswirkungen des Baubetriebs Betroffenen, siehe oben unter Nr. A.4, Regelungen zum Ausgleich von Beeinträchtigungen des Eigentums, des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs und sonstiger Rechte, Entschädigungsansprüche dem Grunde nach).

Darüber hinaus verbleibt kein Konflikt.

B.4.24 Straßenrecht und -wegebau, nachhaltige Mobilitätsentwicklung

TöB Nr. T-07 (Straßenrecht, Straßen- und Radwegebau, nachhaltige Mobilitätsentwicklung) äußert Forderungen eisenbahnkreuzungsrechtlicher Art nach Maßgabe des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (a), zu Fragen der Gestaltung (z. B. bauliche Anpassungen an vorhandene Straßen und Wege (b)) und zu straßenverkehrlichen Folgemaßnahmen u. a. im Zusammenhang mit dem künftigen Entfall von Zufahrten, Maststandorten, Lage von Parkständen, Materialverwendung, zu Radverkehr, zum Busbetrieb, zu Fragen privatrechtlicher Vereinbarungen mit der VT (c) sowie zum Thema Beweissicherung (d).

Solche Forderungen sind privatrechtlicher (zu a und c) bzw. ausführungsplanerischer Natur (zu b) und damit nicht Teil der planungsrechtlichen Abwägung, es sei denn, es handelt sich um notwendige Folgemaßnahmen.

Bezüglich (d) wurden auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

Die VT sichert der Stadt Köln Abstimmungsbereitschaft im Rahmen der Ausführungsplanung hinsichtlich aller diesbezüglichen Betroffenheiten zu.

B.4.25 Brücken, Tunnel, Bahn- und Stadtbahnbetrieb

a) TöB Nr. T-07 (Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau) äußert Forderungen hinsichtlich der Sicherheit ihrer Anlagen.

Die VT bestätigt, dass bereits im Rahmen der Entwurfsplanung umfangreiche Schutzmaßnahmen ergriffen und auch gutachterlich bestätigt wurden. Weitergehende diesbezügliche Untersuchungen würden im Rahmen der Ausführungsplanung durchgeführt.

b) TöB Nr. T-08 (für Kölner Verkehrsbetriebe, KVB) äußert Forderungen privatrechtlicher Art (a) und zur Leichtigkeit des Stadtbahnbetriebs (b).

Solche Forderungen (Kostenübernahmeerklärung) sind privatrechtlicher Natur (zu a) und damit nicht Teil der planungsrechtlichen Abwägung.

Bezüglich (b) wurden auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen. Die VT sichert diesbezüglich Abstimmungsbereitschaft mit der KVB im Rahmen der Ausführung zu.

c) TöB Nr. T-09 äußert einen Hinweis bezüglich der Leichtigkeit des Bahnbetriebs (im Hinblick auf zugangsberechtigte Verkehrsbetreiber). Diesbezüglich wurde auch ein Hinweis oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

Darüber hinaus verbleibt kein Konflikt.

B.4.26 Barrierefreiheit

TöB Nr. T-11 äußert Forderungen hinsichtlich einer „vollständigen Barrierefreiheit“ und verlangt die Planung und Realisierung weiterer Aufzüge.

Erwiderung der VT

Die VT erwidert, dass diese mit (nur) einem geplanten Aufzug rechtskonform realisiert würde. Zudem sei eine „Redundanz“ von Aufzügen (für den Fall einer Störung o.ä.) nicht erforderlich.

Entscheidung und Begründung:

Die Darlegungen der VT sind sachgerecht. Die Forderungen des VCD werden zurückgewiesen.

Aus der Zielformulierung der vollständigen Barrierefreiheit gemäß § 8 Absatz 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) lässt sich kein genereller rechtlicher Anspruch auf einen zweiten, redundanten Aufzug ableiten.

Das Gesetz verpflichtet Aufgabenträger, das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit in ihren Nahverkehrsplänen planerisch zu berücksichtigen. Es enthält jedoch keine konkreten technischen Detailvorschriften oder Redundanzgebote für Aufzugsanlagen.

Das Gesetz formuliert eine verkehrsplanerische Zielvorgabe für den Nahverkehrsplan.

Die konkreten baulichen Anforderungen an Bahnhöfe richten sich nach den technischen Baubestimmungen und dem Eisenbahnrecht. Auch diese Regelwerke fordern für die Herstellung von Stufenfreiheit standardmäßig einen funktionstüchtigen Aufzug oder Rampen, schreiben aber keine strukturelle Redundanz (zwei Aufzüge für denselben Weg) vor.

Bei Ausfällen sind in der Praxis betriebliche Ersatzkonzepte vorgesehen (z. B. Information über Apps, alternative Haltestellen oder Begleitservices), um die Mobilitätskette aufrechtzuerhalten.

B.4.27 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Realisierung des Vorhabens erfordert den Erwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücken. Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Artikel 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Artikel 14 GG hingegen nicht tangiert. Denn

Artikel 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 Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass sich durch die Inanspruchnahme des Grundstücks Nachteile für die Betroffenen des Grundstücks in dem dargestellten Umfang ergeben. Sollte es zu keiner Einigung zwischen Vorhabenträgerin und Betroffenen kommen, ist aber, wie untenstehend noch erläutert wird, in jedem Falle eine angemessene finanzielle Entschädigung gesichert.

Auch die vorübergehende Inanspruchnahme ist in dem durch die Planunterlagen dargestellten Umfang geboten. Es ist davon auszugehen, dass die VT ihrer Pflicht nachkommen wird, die Belastungen für Betroffene zu minimieren. Im Sinne einer Minimierung des Eingriffs in das private Eigentumsrecht reicht bei einer Einigung zwischen VT und Eigentümern eine vertragliche Regelung oder eine Grunddienstbarkeit für die Dauer der Bauzeit aus. Falls eine Einigung nicht zustande kommt, erfolgt auch hier die Festlegung der genauen Modalitäten nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern bleibt dem gegebenenfalls nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten (§ 22a AEG).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen. Mit unterschiedlicher Intensität kann es vielmehr auch zu mittelbaren Beeinträchtigungen weiterer Grundstücke kommen.

So haben Einwander Entschädigung für die Wertminderung von Grundstücken und Gebäuden durch die Bauarbeiten und den späteren Betrieb der Strecke gefordert, ferner Entschädigungen für die Beeinträchtigung ihres eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs bis hin zu einer möglichen Existenzgefährdung.

Durch das Vorhaben könnten Eigentums- und andere Rechtspositionen beim Bau und Betrieb der Strecke durch Immissionen, insbesondere Lärm, sekundären Luftschall und Erschütterungen mittelbar beeinträchtigt werden. Grundstückseigentümer sind vor nachteiligen Nutzungsänderungen in ihrer Nachbarschaft nicht generell, sondern nur insoweit geschützt, als das Recht ihnen Abwehr- oder Schutzansprüche zubilligt.

Wertveränderungen von Grundstücken durch die rechtmäßige Nutzung eines Nachbargrundstücks begründen in aller Regel keinen Entschädigungsanspruch, sofern nicht die einschlägigen Vorschriften dies ausdrücklich zubilligen.

Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG haben Grundstückseigentümer einen Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen, wenn weitergehende Schutzmaßnahmen z.B. untunlich sind. Im Zusammenhang mit dem grundrechtlich geschützten Eigentum werden mittelbare Beeinträchtigungen durch Immissionen erst relevant, wenn sie so gravierend sind, dass sie die Grenze zur faktisch enteignenden Planauswirkung überschreiten, also die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch die betroffenen Grundstücke so schwer und unerträglich treffen würden, dass ihre sinnvolle Nutzung praktisch ausgeschlossen wäre.

Vorliegend sind entsprechende Schutzvorkehrungen vorgesehen, wo die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) bzw. des § 74 Abs. 2 VwVfG überschritten werden. Der Gesetzgeber erklärt es für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer etwa eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Das Gleiche muss auch für Erschütterungen gelten, die ein zumutbares Maß nicht überschreiten. Bei Berücksichtigung der von der VT vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der im Planfeststellungsbeschluss auferlegten Nebenbestimmungen sind die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 BImSchG bzw. des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG weder durch Lärm oder Erschütterungen noch durch Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen dermaßen überschritten, dass dies in schwerer, unerträglicher Weise eigentumsbeeinträchtigend wäre. Die Planung trägt damit den Interessen der Grundstückseigentümer angemessene Rechnung, indem sie diese soweit als gesetzlich erforderlich vor mittelbaren Beeinträchtigungen schont. Weitere Optimierungen der Planung drängen sich nicht auf.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die auf die planfestgestellten Maßnahmen bezogene Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass wegen der bereits bestehenden Vorbelastung der betroffenen Grundstücke eine durchgreifende Wertminderung kaum zu erwarten ist.

Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Artikel 14 Abs. 1 S. 2 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist grundsätzlich hinzunehmen.

Eingewandte Wert- oder Ertragsminderungen stellen keine privaten Eigentümerbelange dar, denen in der Abwägung neben den von der Planfeststellungsbehörde eingehend gewürdigten und gewichteten vorhabenbedingten Immissionen und sonstigen tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf Grundstücke in der Nachbarschaft eigenständige Bedeutung zukommt. Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren gegebenen Beeinträchtigungen. Nur wenn die tatsächlichen Auswirkungen einen Grad erreichen, der ihre planerische Bewältigung erfordert, sind sie im Rahmen der Abwägung beachtlich.

Gleiches gilt für die geltend gemachte Erschwerung der Vermietbarkeit von Immobilien bzw. die befürchtete Reduktion von Mieterträgen. Die bloße Minderung der Chancen, eine Immobilie zu einem einträglichen Mietzins vermieten zu können, genießt unabhängig von der Annahme eines lagebedingten Attraktivitätsverlusts als reine Erwerbschance keinen rechtlichen Schutz und begründet vor diesem Hintergrund keine abwägungserheblichen oder gar entschädigungspflichtigen Rechtspositionen der Grundeigentümer. Die Beeinflussung rein subjektiver Empfindungen vorhandener und/oder potentieller Mieter eines Objekts durch Änderungen in der Grundstücksumgebung sind nicht im Rahmen der Planungsentscheidung zu berücksichtigen.

Auch mögliche Beeinträchtigungen für Wohnungsmieter und sonstige im Rang unter dem Eigentum berechnete Nutzungen stehen dem Vorhaben unter diesem Gesichtspunkt nicht entgegen. Hinsichtlich der mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens kommt den durch Baulärm, Erschütterungen oder in sonstiger Weise betroffenen Mietern derselbe

Schutzstatus zu wie betroffenen Eigentümern. So hat auch ein Mieter, der von solchen Auswirkungen betroffen ist, gegebenenfalls einen unmittelbaren finanziellen Ersatzanspruch aus § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile sind im Übrigen auch den gegebenenfalls betroffenen Mietern in Anbetracht des Nutzens des Vorhabens für die Allgemeinheit zuzumuten.

Bei den mittelbaren Auswirkungen während der Bauzeit handelt es sich im Wesentlichen um baubedingte Lärm- und Staubimmissionen sowie um bauzeitliche Erschütterungen und Beeinträchtigungen durch Baustellenverkehr. Davon betroffen sind die Eigentümer, Bewohner und Nutzer der Gebiete im Bereich der Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen sowie im Bereich der Straßen und Zuwegungen, die für den Baustellenverkehr genutzt werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gekommen, dass die Planung der VT dem Interesse der Grundstückseigentümer, von mittelbaren Beeinträchtigungen während der Bauzeit soweit wie möglich verschont zu bleiben, angemessen Rechnung trägt. Nach den derzeitigen Berechnungen und Prognosen nehmen die mittelbaren, vorübergehenden Auswirkungen des Vorhabens kein so schweres und unerträgliches Ausmaß an, dass von einem Verlust der Privatnützigkeit des Eigentums gesprochen werden kann. Nachteilige Wirkungen des Vorhabens, die diese eigentumsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht überschreiten, sind auch hier von den Betroffenen hinzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde trifft die in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Entscheidungen über Entschädigungsansprüche dem Grunde nach.

Die Planfeststellung hat diesbezüglich eine enteignungsrechtliche Vorwirkung für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren. Der Planfeststellungsbeschluss eröffnet der VT damit zwar den Zugriff auf privates Eigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen noch keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich vielmehr darin, den Rechtsentzug zuzulassen. Für die eintretenden Rechtsverluste haben die Betroffenen einen Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen die VT gemäß Artikel 14 Abs. 3 GG. Solche Ansprüche bestehen insbesondere im Hinblick auf unmittelbare Eigentumsbeeinträchtigungen wie dauerhafte bzw. vorübergehende Grundinanspruchnahme.

Entschädigungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und werden außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens nach allgemeinen Regeln ermittelt. Art und Höhe der Entschädigung (z.B. in Geld) sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabenträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder, falls dabei keine Einigung

erzielt werden kann, in einem nachfolgenden Enteignungs- bzw.

Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Enteignungsbehörde zu regeln.

Die Planfeststellungsbehörde geht insgesamt davon aus, dass die wirtschaftlichen Interessen der in ihrem Eigentum Betroffenen im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens angemessen berücksichtigt werden. Sollte es nicht zu einer Einigung über die Höhe der Entschädigung zwischen den jeweils betroffenen Grundstückseigentümern und der VT kommen, steht den Betroffenen der Rechtsweg offen.

Die auferlegte vorsorgliche frühzeitige Information der Rechteinhaber kann helfen, Missverständnisse auszuräumen, und dadurch Betroffenheiten oder Erschwernisse im Allgemeinen zu vermeiden.

Die Beweissicherung des Ist-Zustandes dient der möglichst optimalen Wiederherstellung von Immobilien, Anlagen und Flächen sowie als Grundlage der späteren Feststellung möglicher nachfolgender Entschädigungsverpflichtungen.

Der geplante Bauablauf wird durch die besonders beauftragten Maßnahmen nicht erschwert. Die Auflagen sind sinn- und maßvoll und damit auch zumutbar.

B.4.28 Unterrichtungspflichten

Die vorsorgliche Beteiligung der Behörden in Form einer Information über den geplanten Baubeginn kann helfen, Missverständnisse, die im Genehmigungsprozess entstanden sein können, auszuräumen, und dadurch Betroffenheiten oder Erschwernisse im Allgemeinen zu vermeiden. Der geplante Bauablauf wird durch die besondere Vorsichtsmaßnahme, die bereits als Teil einer regelkonformen Vollzugskontrolle gelten kann, nicht erschwert. Die Auflagen sind erforderlich und zumutbar.

B.4.29 Abweichungen von Forderungen oder Auflagenempfehlungen der TöB

Die von öffentlich-rechtlicher Seite vorgebrachten Bedenken konnten nicht vollständig ausgeräumt werden. Daher waren vorliegend auch Abwägungsentscheidungen zu treffen.

Seitens der TöB geäußerte Forderungen, Auflagenempfehlungen und Hinweise finden sich, teilweise sinngemäß redaktionell angepasst, im tenorierenden Teil oben unter Nr. A.4.

Einzelne Forderungen, Auflagenempfehlungen oder Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren wurden nicht in diesen Beschluss übernommen. Folgende Gründe sind hierfür ausschlaggebend:

- Forderungen, die nur auf Mutmaßungen basieren,
- Forderungen hinsichtlich der gesonderten Beantragung von amtlichen Erlaubnissen, die auf Tatbestände abzielen, die der geltenden planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung unterliegen,
- Bezugnahmen auf die in diesem Rahmen nicht zu bewertende technische Ausführungsplanung,
- Hinweise oder Forderungen hinsichtlich der Erfüllung ohnehin geltender gesetzlicher Verpflichtungen, ohne dass eine Besorgnis der Nichterfüllung bestünde,
- Nichtberücksichtigung vorliegender Planungsaussagen, die als Selbstverpflichtungen der VT gelten,
- Formulierungen oder Angaben, die gegen Datenschutzbestimmungen verstoßen, oder
- Fehlen des öffentlich-rechtlichen Ordnungsbezugs.

Ebenfalls vom Grundsatz her unbeachtlich im Rahmen der Würdigung und damit der Zulassungsentscheidung sind Hinweise dergestalt, dass Stellungnahmen zunächst vorbehaltlich vertiefender interner Prüfung und abschließender Entscheidungen abgegeben werden.

B.4.30 Private Einwendungen

B.4.30.1 Einwender P-01 und P-02

Die Einwender P-01 und P-02 erbitten die Sicherung der baubedingt beanspruchten Grundstücke mittels einer Umzäunung zur Vermeidung unbefugten Zutritts.

Die VT sichert eine Umzäunung zu und weist darauf hin, dass die Fläche außerdem überwacht werden.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Es wird auf die Nebenbestimmungen zur Inanspruchnahme von Eigentum im Teil A hingewiesen.

B.4.30.2 Einwender P-03

Einwender P-03 fordert eine Höhe an den neuen Bahnsteigen von 0,76 m und begründet dies unter Zugrundelegung eines zwischen der DB InfraGO AG und den Aufgabenträgern im SPNV abgestimmten Bahnsteighöhenkonzeptes, in dem hierzu Vereinbarungen getroffen wurden.

Erwiderung der VT

Die VT lehnt diese Forderung ab und begründet die geplante Beinsteighöhe von 0,96 m mit entsprechenden Forderungen des Zweckverbandes go.Rheinland GmbH, die auf der Bestellung neuer S-Bahn-Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 1m und dem dadurch möglichen stufenfreien Einstieg basiert. Dem Zweckverband obliege die entsprechende Planung.

Entscheidung und Begründung

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Dem Einwender fehlt die Einwendungsbefugnis.

Gem. § 73 Abs. 4 VwGO kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen den Plan erheben.

Indem die Vorschrift auf die Belange des Einwenders abstellt, zielt sie ausschließlich auf die Geltendmachung eigener Belange ab.

Die Möglichkeit, in eigenen Belangen berührt zu werden, besteht nicht, wenn die eigene Sphäre von vornherein unter keinem denkbaren Gesichtspunkt berührt wird oder die geltend gemachten Rechte und Belange nicht dem Einwender als eigene zustehen können (Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann/Külpmann, 10. Aufl. 2022, VwVfG § 73 Rn. 71). Die Geltendmachung von Allgemeininteressen oder Belangen Dritter durch Einwender ist nicht vorgesehen. Die Wahrung des öffentlichen Interesses ist vielmehr der Behördenbeteiligung nach Absatz 2 und 3a zugewiesen (Schoch/Schneider/Weiß, 6. EL November 2024, VwVfG § 73 Rn. 218). Eigene Belange unterscheiden sich vom Allgemeininteresse durch das Vorliegen eines individualisierenden Elements. Bspw. kann das Interesse am Erhalt einer direkten Wegeverbindung (anstelle einer Umfahrung) dadurch auf einen Einwender zugespißt sein, dass er diese Wegeverbindung regelmäßig nutzt, um zum Arbeitsplatz oder zur Schule zu gelangen. Das Interesse am Erhalt eines Schutzgebiets kann bei einem Biologen dadurch individualisiert sein, dass er dort regelmäßig lokale Forschungen betreibt (Schoch/Schneider/Weiß, 6. EL November 2024, VwVfG § 73 Rn. 219). Die Geltendmachung von Belangen Dritter sieht Absatz 4 Satz 1 ebenfalls nicht vor (Schoch/Schneider/Weiß, 6. EL November 2024, VwVfG § 73 Rn. 220).

Der Einwender schreibt von einer Adresse, die nicht in Köln, sondern in einer anderen, über 70 km entfernten Stadt liegt. Er beruft sich an keiner Stelle seiner Einwendungsschreiben darauf, in eigenen Rechten, Interessen oder Belangen von dem Vorhaben betroffen zu sein. So trägt er z. B. weder vor, im Einwirkungsbereich des Vorhabens zu wohnen oder zu arbeiten, sich sonst dort regelmäßig aufzuhalten, noch, dort Eigentümer oder

Nutzungsberechtigter eines Grundstücks oder Wohnungseigentums sein, noch irgendeinen anderen Bezug zu dem Einwirkungsbereich des Vorhabens. Er bringt lediglich allgemeine Vorbehalte gegen die geplante Bahnsteighöhe und die damit verbundenen, seiner Ansicht nach unnötigen Kosten vor. Diese Belange trägt er nicht als seinen eigenen vor; er argumentiert vielmehr ausschließlich allgemein und ohne Darlegung einer individuellen Betroffenheit. Eine solche geht auch nicht indirekt aus seinem Vortrag hervor. Bei den Themen der Bahnsteighöhen und der Baukosten handelt es sich nicht um einen eigenen, individuellen Belang des Einwenders, sondern um einen öffentlichen Belang, zu dessen Wahrnehmung die Träger öffentlicher Belange berufen sind.

Wie bereits oben festgestellt, fehlt ihm daher die Einwendungsbefugnis. Seine Einwendung wird daher bereits aus diesem Grund zurückgewiesen.

Darüber hinaus sind die inhaltlichen Darlegungen der VT sachgerecht und plausibel. Im Übrigen lässt das Regelwerk für geschlossene S-Bahnsysteme in Deutschland durchaus auch eine Bahnsteighöhe von 96 cm zu.

B.4.30.3 Einwender P-04

-entfällt-

(siehe oben unter Nr. B.1.3; die Einwendung bezieht sich auf einen anderen Planfeststellungsabschnitt)

B.4.30.4 Einwender P-05 und P-06

(gleichzeitig Begründung der Entscheidung über einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach wegen Beeinträchtigungen des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs sowie wegen möglicher Existenzgefährdung)

Die Einwender kritisieren, dass sinnvolle Alternativen, wie eine zum Breslauer Platz hin geschlossene Bahnhofskonstruktion oder eine Null-Variante, nicht ernsthaft geprüft worden seien (a).

Bezüglich des Teilabbruchs der Tiefgarage wird eine Gefährdung der Standsicherheit des Hotelgebäudes besorgt und daher gefordert, die erschütterungsbedingten Auswirkungen gutachterlich untersuchen zu lassen (b).

Die gesetzlichen Grenzwerte für betriebsbedingte Immissionen (Verkehrslärm) würden teils massiv überschritten. Die geplanten Schutzmaßnahmen seien unzureichend. Die Variante „Vollschutz“ durch Lärmschutzwände würde durch die VT unzulässigerweise als

unverhältnismäßig abgelehnt. Das Fehlen von Lärmschutzwänden im Bereich der Grundstücke und des Hotels beruhe auf einer rechtsfehlerhaften fachplanerischen Abwägung (c).

Durch Abbruch- und Verdichtungsarbeiten drohten Schäden an der Bausubstanz sowie unzumutbare Belästigungen der Gäste durch sekundären Luftschall (d).

Die Einwender fordern die VT auf, bauzeitlich aktive Schutzmaßnahmen vorzusehen, insbesondere die

- Einrichtung eines kontinuierlichen akustischen Monitorings (Lärm und Erschütterungen),
- Bereitstellung von Ersatzwohnräumen für Hotelgäste bei Überschreitung von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts,
- Durchführung von Beweissicherungsverfahren zur Dokumentation von Gebäudeschäden.

Sollten diese untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird eine angemessene Geldentschädigung (ggf. auch eine Übernahme) für verbleibende Beeinträchtigungen und eine ggf. bestehende Existenzgefährdung des Hotelbetriebs verlangt.

Diese Forderung wird nicht nur aufgrund baubedingter Betroffenheiten erhoben, sondern zusätzlich auch aufgrund zu besorgender anlagen- und betriebsbedingter Immissionen, da absehbar sei, dass aufgrund der Gesamtsituation ein Hotelbetrieb seinen Gästen keine angemessene, sachgerechte und störungsfreie Beherbergung anbieten kann (e).

Erwiderung der VT

Zu a) Mangelhafte Variantenuntersuchung

Die Alternativenprüfung sei erfolgt. Es gebe keine weitere sinnvolle Variante für die Lage des neuen Mittelbahnsteigs.

Zum Vorwurf der Nichtberücksichtigung einer Null-Variante äußert sich die VT in ihrer Erwiderung nicht.

Zur eingewandten fehlenden Variante einer geschlossenen Konstruktion erwidert die VT, dass der Einwender nicht auf eine fehlende Trassierungs-, sondern auf eine Gestaltungsvariante abzielt.

Bereits im Stadium der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sei in Abstimmung mit der Stadt Köln bewusst der Entwurf einer „durchgehend offenen Gestaltung“ priorisiert und anschließend festgelegt worden.

Durch den Entwurf entstünde eine durchgehend offene Gestaltung. Die Fassade greife Elemente des angrenzenden KVB-Eingangs gestalterisch auf und füge sich so in das Gesamtbild ein. Es entstünde ein Arkadengang für die Kundinnen, der zusätzlichen Wetterschutz biete. Ein besonderes Highlight sei außerdem eine mögliche Dachbegrünung der Fassade.

Eine geschlossene Konstruktion hätte darüber hinaus auch negative Auswirkungen für andere artenschutz- und landschaftspflegerisch relevante Bereiche (Durchflug von Fledermäusen, Erhalt von Sichtbeziehungen).

Zu b) Standsicherheit Hotelgebäude, erschütterungsbedingte Auswirkungen

Grundsätzlich sei der Sachverhalt untersucht worden und werde in der Ausführungsplanung weiterverfolgt. Für die Bauausführung selber seien begleitende Messungen und ein Lärm- und Erschütterungsmonitoring vorgesehen.

Zu c) Betriebsbedingte Immissionen (Verkehrslärm)

Es sei geprüft worden, welche Schallschutzmaßnahmen in den einzelnen Bereichen den gesetzlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen erfüllen (Untersuchung abgestufter Schallschutzkonzepte aus Kombinationen von aktivem und passiven Schallschutz). Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen sei, bestimme sich nach den Umständen des Einzelfalles. Varianten aktiven Schallschutzes, bei denen weit höhere Kosten mit einer nur geringfügig besseren Schutzwirkung einhergehen (sogenannte Sprungkosten), könnten als unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG ausgeschieden werden (Urteil des Bundesverwaltungsgericht vom 08.09.2016 - Az. 3 A 5.15). Diese Betrachtung sei vorliegend im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 14-1 der Planfeststellungsunterlagen) vorgenommen worden.

Weitergehende als die bereits vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen seien demnach nicht verhältnismäßig.

Aufgrund der verbleibenden Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bestehe daher ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Hiermit lassen sich auch die rechtlich gebotenen Innenraum-Maximalpegel (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) einhalten, sodass gesunde Wohnverhältnisse gewahrt seien.

Insbesondere sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig (Betrachtung der Kosten je Schutzfall).

Zu d) Bausubstanzschäden, sekundärer Luftschall

Die VT verweist auf Rechtsprechung, die geltende Rechtslage und die projektseitig angewandten Regeln der Technik (hier: DIN 4150). Hiernach können die Anhaltswerte während der Bauzeit nicht überall eingehalten werden. Daher habe die VT ein umfangreiches Schutzkonzept zum Schutz der Menschen in Gebäuden entwickelt (Planunterlage 14-2).

Zu e) Geldentschädigung, Existenzgefährdung des Hotelbetriebs

Das diesbezügliche Gutachten zu baubedingtem Lärm und Erschütterungen gehe davon aus, dass durch die Bautätigkeit die Richt- und Schwellenwerte der AVV Baulärm und der DIN 4150 nicht an allen Immissionsorten eingehalten werden können. Daher sei ein umfangreiches Schutzkonzept entwickelt worden (siehe auch Planunterlagen 14-2 und 15-2).

Die Beauftragung eines Gutachtens mit dem Ziel der sachverständigen Untersuchung einer Existenzgefährdung des Hotelbetriebs, welche auch inhaltlich mit den Einwendern abgestimmt werde, werde seitens der VT zugesichert.

Entscheidung und Begründung

Zu a) Mangelhafte Variantenuntersuchung

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Obwohl die Prüfung einer Null-Variante, bzw. einer Variante mit Vollverkleidung bzw. Einhausung des neuen Bahnsteigs nicht erkennbar ist, ist dies grundsätzlich kein wesentlicher Planungsmangel oder gar ein Ablehnungsgrund des Antrags, da der Gesetzgeber den vordringlichen Bedarf für dieses Vorhaben festgeschrieben hat (§ 1 Abs. 1 Bundes-Schienenwege-Ausbaugesetz -BSWAG-). Diese Entscheidung ist auch für die Abwägung bedeutsam, in die der Bedarf für das Vorhaben als ein gewichtiger öffentlicher Belang einzustellen ist.

Ausschließlich unüberwindbare Belange können demnach dazu führen, dass von dem Vorhaben Abstand genommen wird.

Dies ist aber vorliegend nicht der Fall. Die veränderten oder neu entstehenden anlagen- und betriebsbedingten Betroffenheiten durch Lärm oder Störwirkungen anderer Art sind nicht erheblich oder gar unüberwindlich. Nicht nur die bestehenden Vorbelastungen in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof lassen sich diesbezüglich vorhabenbegünstigend

anführen, auch die Gutachten zu Anlagen- und Betriebs(=Schienenverkehrs-)lärm (Planunterlage 14-1) belegen eindeutig, dass neue erhebliche Betroffenheiten des Hotelbetriebs durch geplante Lärmschutzmaßnahmen gemäß der geltenden Rechtslage beherrschbar – und somit nicht unüberwindbar – sind.

Die weiteren Darlegungen der VT zu (a) sind insgesamt sachgerecht, nachvollziehbar und nicht zu beanstanden (siehe hierzu auch Entscheidung und Begründung unter Nr. B.4.6).

Die Durchführung der gewählten Variante ist daher zulässig; die damit verbundenen nach Durchführung der Schutz- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind von den Einwendern hinzunehmen. Zu Entschädigungsansprüchen wird auf die Ausführungen weiter unten in diesem Beschluss Bezug genommen.

Zu b) Standsicherheit Hotelgebäude, erschütterungsbedingte Auswirkungen

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Ein baubegleitendes Lärm- und Erschütterungsmonitoring ist prinzipiell geeignet, kurzfristig und sachgerecht auf Basis der Empfehlungen der einschlägigen Gutachten (Planunterlage 15-2) Schutzvorkehrungen zu realisieren.

Diesbezüglich wurden auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

Die nach Durchführung der Schutz- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind von den Einwendern hinzunehmen. Zu Entschädigungsansprüchen wird auf die Ausführungen weiter unten in diesem Beschluss Bezug genommen.

Zu c) Betriebsbedingte Immissionen (Verkehrslärm)

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Betriebslärmgutachten (Planunterlage 14-1) belegt, dass neue erhebliche Lärmbetroffenheiten des Hotelbetriebs durch Lärmschutzmaßnahmen gemäß der geltenden Rechtslage beherrschbar sind. Auch die Auswahl der Art der geeignetsten Maßnahmen (hier: passive Lärmschutzmaßnahmen) nach Verhältnismäßigkeitsmaßstäben ist üblich und sachgerecht.

Der Fachplan sowie die Darlegungen zu (c) sind insgesamt sachgerecht, nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Die nach Durchführung der Schutz- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind von den Einwendern hinzunehmen. Zu Entschädigungsansprüchen wird auf die Ausführungen weiter unten in diesem Beschluss Bezug genommen.

Zu d) Bausubstanzschäden, sekundärer Luftschall

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Erwiderung ist insgesamt sachgerecht, nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Bezüglich (e) wurden auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen. Im Übrigen wird auf die allgemeinen Ausführungen zum Immissionsschutz unter Nr. B.4.11 verwiesen.

Die nach Durchführung der Schutz- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind von den Einwendern hinzunehmen. Zu Entschädigungsansprüchen wird auf die Ausführungen weiter unten in diesem Beschluss Bezug genommen.

Zu e) Geldentschädigung, Existenzgefährdung des Hotelbetriebs

Ein Anspruch auf weitergehende Verminderungs- und Schutzmaßnahmen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG steht den Einwendern nicht zu. Sie haben jedoch einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach gem. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG aufgrund der verbleibenden Beeinträchtigungen.

Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte der Einwender, die über die bereits getätigten Zusagen der Vorhabenträgerin sowie die ergänzenden Nebenbestimmungen in diesem Beschluss hinausgehen, sind untunlich oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar.

Die zulässige Immissionsbelastung, die von Eisenbahnbetriebsanlagen auf die Nachbarschaft ausgeht, ist an den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu bemessen. Das BImSchG unterscheidet zwischen anlagen- und verkehrsbedingten Immissionen.

Das BImSchG fordert für nicht-genehmigungsbedürftige Anlagen – hierzu zählen Baustellen, aber auch der Lautsprecherlärm von Bahnsteigen - dass nach dem Stand der Technik vermeidbare Immissionen vermieden werden müssen.

Verkehrs- oder auch betriebsbedingte Immissionen (hier durch Schienenfahrzeuge) werden im BImSchG nach anderen Maßstäben beurteilt. Hiernach sind bestehende Verkehrsanlagen zunächst lärmrechtlich privilegiert. Erst bei wesentlicher Änderung solcher Anlagen (wie vorliegend) sind unter bestimmten Voraussetzungen Grenzwerte bezüglich der Belästigung der Nachbarschaft einschlägig, die dann ggf. primär bauliche Schutzvorkehrungen, wie z. B. Unterschottermatten oder Schallschutzwände am Gleis (sog. aktive Maßnahmen) oder Lärmschutzfenster (sog. passive Maßnahmen) erforderlich machen.

Aktive besitzen Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen. Der Vorrang gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der jeweiligen Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Beiden vorgenannten Themenbereichen des Immissionsschutzes gemeinsam ist die Tatsache, dass die Nachbarschaft mitunter auch einen gewissen Grad an Belästigung hinzunehmen hat. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn die Verwirklichung von Schutzvorkehrungen zur Zielerreichung für die Verantwortlichen, bzw. die Vorhabenträgerin unzumutbar ist. Hier spielen auch Kosten- und Nutzenverhältnisse eine Rolle bei der Abwägung. Eine vollständige Vermeidung solcher Betroffenheiten ist oftmals – und so auch hier – technisch nicht realisierbar.

Dem Rechtsanspruch des BImSchG werden die geplanten Schutzkonzepte jedenfalls vollständig gerecht.

Für erhebliche Betroffenheiten durch Immissionen gelten zusätzlich grundgesetzliche Anforderungen, die sich auf den besonderen Schutz der Gesundheit und des Eigentums der Bürger beziehen. Dies ist der Fall, wenn Immissionen aufgrund ihrer starken Bedeutsamkeit für die Anwohner trotz des Ausschöpfens der vorgenannten Möglichkeiten der Vermeidung in gesundheitlicher Hinsicht und/oder bezüglich einer Verschlechterung des Eigentumswertes als unzumutbar eingestuft werden. Diesbezüglich sind Entschädigungsleistungen der VT an die Betroffenen eine übliche Möglichkeit der Kompensation. Hierunter fällt das Angebot von bauzeitlichem Ersatzwohnraum für besonders von Baulärm Betroffene, oder auch die o. g. Entschädigung dem Grunde nach für die eingewandte lärmbedingte Existenzgefährdung des Hotelbetriebs.

Bezüglich der Forderungen der Einwender hinsichtlich der Realisierung von bauzeitlichen Immissionsschutzmaßnahmen wurden aus Gründen besonderer Vorsorge auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

Im Übrigen wird auf die obenstehenden Ausführungen dieses Beschlusses zum Immissionsschutz Bezug genommen.

Die Einwender haben jedoch einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld gem. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei Flächeninanspruchnahmen auch die Möglichkeit einer Existenzvernichtung oder -gefährdung landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe in die Abwägung einzubeziehen (BVerwG, Urteil vom 23.03.2011 – 9 A 9/10, Rn. 28). Eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Einwand ist nur entbehrlich, wenn die Behörde deutlich macht,

dass sie die für das Vorhaben sprechende Belange auch „um den Preis“ einer Existenzgefährdung verwirklichen will (BVerwG, Urteil vom 23.03.2011 – 9 A 9/10, Rn. 28). Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann sie den Eigentümer grundsätzlich auf das Enteignungsverfahren verweisen (BVerwG, Urteil vom 23.03.2011 – 9 A 9/10, Rn. 28).

Zur Klärung, ob eine Existenzgefährdung oder -vernichtung droht, haben Vorhabenträger oder Planfeststellungsbehörde regelmäßig ein Existenzgefährdungsgutachten einzuholen (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 – 9 A 13/08, Rn. 27 f.; BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 – 9 A 20/08, Rn. 150; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 05.10.2023 – 5 S 2578/21, Rn. 138). Auch bei komplexen betrieblichen Strukturen bedarf die Überprüfung der behaupteten Existenzgefährdung einer nach objektiven Kriterien durchzuführenden sachverständigen Begutachtung (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 – 9 A 20/08, Rn. 150).

Die Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte gegenüber den Rechten und Belangen der Eigentümer kommt zu dem Ergebnis, dass der Durchführung des Vorhabens das größere Gewicht zukommt. Der Gesetzgeber hat in § 1 Abs. 1 Bundes-Schienenwege-Ausbaugesetz -BSWAG- den vordringlichen Bedarf für dieses Vorhaben festgeschrieben. Diese Entscheidung ist auch in der Abwägung zu berücksichtigen, in die der Bedarf für das Vorhaben als ein gewichtiger öffentlicher Belang einzustellen ist. Demgegenüber müssen die Interessen und Rechte der Eigentümer zurücktreten (weitere Ausführungen zur Abwägung der Einzelaspekte des Immissionsschutzes sowie zur Gesamtabwägung finden sich in den entsprechenden Abschnitten dieses Beschlusses).

Wie bereits ausgeführt, sind die nach Durchführung der Schutz- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen von den Einwendern hinzunehmen. Weitergehende Schutzvorkehrungen – d. h. über das durch die VT selbstverpflichtend geplante bau-, anlagen- und betriebsbedingte und durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss ergänzte Schutzkonzept hinausgehend – sind mit der Vorhabenverwirklichung unvereinbar. Aufgrund der hohen Bedeutung des Vorhabens für den SPNV sowie den Großknoten Köln wäre auch eine eventuelle Existenzgefährdung der Einwender in Kauf zu nehmen.

Daher stellt dieser Beschluss unter Nr. A.4 fest, dass den Einwendern für die Hinnahme der verbleibenden Beeinträchtigungen eine Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, ein Sachverständigengutachten über die Höhe der Entschädigung und über das Vorliegen einer Existenzgefährdung des Hotelbetriebs einzuholen. Auf dessen Grundlage soll die Höhe der Entschädigungsansprüche kalkuliert

werden; sollten die Vorhabenträgerin und die Einwender aufgrund des Gutachtens nicht zu einem einvernehmlichen Ergebnis kommen, so gilt § 22a AEG, wonach auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde aufgrund der Landesenteignungsgesetze entscheidet.

§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG hat Surrogatcharakter und reicht nicht weiter als

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Wenn die Primärregelung, also § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nicht eingreift, ist auch für Satz 3 kein Raum (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11, Rn. 73; ebenso Planfeststellungsrichtlinie 24 Abs. 6; Paetow, NVwZ 2010, 1184, S. 10).

Auszugleichen sind nur Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten und nicht durch physisch-reale Maßnahmen abgewendet werden können (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11, Rn. 73).

In der Planfeststellung ist lediglich über das Bestehen eines Entschädigungsanspruchs dem Grunde nach zu entscheiden; das ist hier geschehen. Zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11, Rn. 70). Diese ergeben sich auch den maßgeblichen Gutachten (v. a. zu Lärm und Erschütterungen); im Falle der Einwender P-05 und P-06 sind die Einzelheiten der Bemessung ferner gutachterlich festzustellen.

Alles Weitere bleibt entweder einer Einigung der VT mit den Betroffenen oder dem Entschädigungsverfahren nach Landesrecht überlassen.

B.4.30.5 Einwender P-07 und P-08

Einwender P-07 und P-08 rügen eine angeblich „fehlerhafte Darstellung der Eigentumsposition“ (a), sowie Alternativenprüfung (b). Weiterhin kritisieren sie die ihrer Meinung nach erhebliche Beeinträchtigung der Nutzbarkeit ihres Grundstücks durch die geplante 3 m hohe Schallschutzwand (c) und durch Baulärm. Sie fordern daher ggf. eine Übernahme des Grundstücks mittels Erwerb durch die VT.

Erwiderung der VT

Zu a) Die VT weist die angeblich fehlerhafte Darstellung in den Planunterlagen zurück und bezeichnet diese Aussage als unkorrekt. Die Unterlage 3.01 zeige deutlich die Eigentumsgrenze der DB, welche das in Rede stehende Flurstück 843 explizit nicht inkludiere. In Verbindung mit der Unterlage 4.01 werde deutlich, dass das betroffene Bauwerk im Besitz der DB Netz AG sei.

Davon ausgehend, dass das Flurstück gemäß Grundbuch mit der beschränkten persönlichen Dienstbarkeit (Eisenbahnbetriebsrecht) belegt sei, mache dies eine Darstellung in den angesprochenen Unterlagen obsolet. Die geforderte Korrektur des Grunderwerbsplans aus diesem Einwendeargument sei somit nicht erforderlich.

Entscheidung und Begründung

Der Einwendung wird insoweit Rechnung getragen, als dieser Beschluss im Teil A Regelungen zur Inanspruchnahme von Grundstückseigentum sowie Entschädigungsansprüchen enthält. Diese gelten auch für die Einwender P-07 und P-08. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

Zu a) Die Darlegungen der VT sind sachgerecht und plausibel.

Zu b) (siehe oben unter Nr. B.4.30.4, dort zu a))

Zu c) Bezüglich der Forderungen des Einwenders hinsichtlich der Realisierung von bauzeitlichen Immissionsschutzmaßnahmen wurden aus Gründen besonderer Vorsorge auch Nebenbestimmungen oben unter Nr. A.4 aufgenommen.

Die zulässige Immissionsbelastung, die von Eisenbahnbetriebsanlagen auf die Nachbarschaft ausgeht, ist an den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu bemessen. Das BImSchG unterscheidet zwischen anlagen- und verkehrsbedingten Immissionen.

Das BImSchG fordert für nicht-genehmigungsbedürftige Anlagen – hierzu zählen Baustellen, aber auch der Lautsprecherlärm von Bahnsteigen - dass nach dem Stand der Technik vermeidbare Immissionen vermieden werden müssen.

Verkehrs- oder auch betriebsbedingte Immissionen (hier durch Schienenfahrzeuge) werden im BImSchG nach anderen Maßstäben beurteilt. Hiernach sind bestehende Verkehrsanlagen zunächst lärmrechtlich privilegiert. Erst bei wesentlicher Änderung solcher Anlagen (wie vorliegend) sind unter bestimmten Voraussetzungen Grenzwerte bezüglich der Belästigung der Nachbarschaft einschlägig, die dann ggf. primär bauliche Schutzvorkehrungen, wie z. B. Unterschottermatten oder Schallschutzwände am Gleis (sog. aktive Maßnahmen) oder Lärmschutzfenster (sog. passive Maßnahmen) erforderlich machen.

Aktive besitzen Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen. Der Vorrang gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der jeweiligen Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Beiden vorgenannten Themenbereichen des Immissionsschutzes gemeinsam ist die Tatsache, dass die Nachbarschaft mitunter auch einen gewissen Grad an Belästigung hinzunehmen hat. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn die Verwirklichung von Schutzvorkehrungen zur Zielerreichung für die Verantwortlichen, bzw. die VT unzumutbar ist. Hier spielen auch Kosten- und Nutzenverhältnisse eine Rolle bei der Abwägung. Eine vollständige Vermeidung solcher Betroffenheiten ist oftmals – und so auch hier – technisch nicht realisierbar.

Die geplante 3 m hohe Schallschutzwand ist unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten und nach Abwägung teils widersprüchlicher Interessen eine rechtskonforme und die beste Wahl zum Schutz der Nachbarschaft.

Dem Rechtsanspruch des BImSchG werden die geplanten Schutzkonzepte für Bau- und Verkehrslärm vollständig gerecht.

Für erhebliche Betroffenheiten durch Immissionen gelten zusätzlich grundgesetzliche Anforderungen, die sich auf den besonderen Schutz der Gesundheit und des Eigentums der Bürger beziehen. Dies ist der Fall, wenn Immissionen aufgrund ihrer starken Bedeutsamkeit für die Anwohner trotz des Ausschöpfens der vorgenannten Möglichkeiten der Vermeidung in gesundheitlicher Hinsicht und/oder bezüglich einer Verschlechterung des Eigentumswertes als unzumutbar eingestuft werden. Diesbezüglich sind Entschädigungsleistungen der VT an die Betroffenen eine übliche Möglichkeit der Kompensation. Hierunter fällt das Angebot von bauzeitlichem Ersatzwohnraum für besonders von Baulärm Betroffene.

Im Übrigen stellt dieser Beschluss unter Nr. A.4 fest, dass den Einwendern für die Hinnahme der verbleibenden Beeinträchtigungen eine Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung können sie sich mit der Vorhabenträgerin einigen; wenn das nicht gelingt, steht ihnen der Weg nach § 22a AEG zu der nach Landesrecht zuständigen Enteignungsbehörde offen.

B.4.30.6 Einwender T-11

Der Einwender, Eigentümer eines bauzeitlich beaufschlagten Grundstücks, bemängelt die Mietausfälle für die derzeitigen Mieter seiner Flächen wegen der baubedingten Nichtnutzbarkeit der Flächen (a). Weiterhin werden Betroffenheiten durch die Grundstücks-Inanspruchnahme generell (Baulasten, Leitungen) sowie Betroffenheiten durch Immissionen (baubedingter Lärm, Erschütterungen, betriebsbedingte elektromagnetische Immissionen) und durch mögliche Verschattungen des Grundstücks (b) vorgetragen.

Erwiderung der VT

Die VT erwidert, dass nur Gebäude, die fertig gestellt seien, zum Zeitpunkt der Planerstellung Baurecht hätten, oder die zumindest nach einem gültigen Bebauungsplan vorgesehen seien, erschütterungstechnische Berücksichtigung fänden. Daher würde das derzeit auf dem vermieteten Grundstück der Eigentümer T-11 vorhandene Gebäude immissionstechnisch nicht berücksichtigt. Gemäß dem derzeitigen Bebauungsplan seien aber künftig keine Gebäude auf dem Flurstück vorgesehen.

Mögliche Verschattungen des Grundstücks würden abstandsbedingt ausgeschlossen.

Leitungen Dritter würden nicht geändert, deren Betrieb nicht eingeschränkt. Die Zugänglichkeit sei gegeben.

Wertminderungen oder Zustandsverschlechterungen würden ausgeschlossen, da das Grundstück nach Bauabschluss wieder in einen dem Ursprung ähnlichen Zustand zurückversetzt würde.

Die VT sichert dem Eigentümer für die vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme die dem üblichen Rahmen entsprechende finanzielle Entschädigung grundsätzlich zu.

Entscheidung und Begründung

Zu a) Die Einwendung ist bezüglich der eingewandten Gewerbeeinkunftsverluste für die Flächenmieter berechtigt.

Diesbezüglich wurde unter Nr. A.4 eine Nebenbestimmung aufgenommen, die feststellt, dass dem Einwender eine Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung kann er sich mit der VT einigen; wenn das nicht gelingt, steht ihm der Weg nach § 22a AEG zu der nach Landesrecht zuständigen Enteignungsbehörde offen.

Zu b) Die Darlegungen der VT zum Immissionsschutz entsprechen der geltenden Rechtslage. Daher wird die Einwendung insoweit zurückgewiesen.

Im Übrigen wird auf die allgemeinen Ausführungen zum Immissionsschutz unter Nr. B.4.11 verwiesen.

B.5 Gesamtabwägung

Die Voraussetzungen zur Erteilung einer Zulassung in Form eines Planfeststellungsbescheides liegen vor. Danach kann der Plan festgestellt (zugelassen) werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Das Vorhaben ist unter Berücksichtigung der Durchführung der Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den Umweltzielen insbesondere unter Anbetracht des öffentlichen Interesses an der Baumaßnahme als vereinbar einzustufen.

Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung der Schienenverkehre deutlich unter der des Individual- oder Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs. Die Verlagerung von Verkehren u.a. von der Straße auf die Schiene stellt einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des Klimaschutzgesetzes aufgeführt. Durch das vorliegende Vorhaben wird für dieses Ziel ein Beitrag geleistet, indem in der Betriebsanlage zukunftsichere technische Anpassungen durchgeführt werden und damit eine langfristige, effiziente und anlagentypische Nutzbarkeit im Sinne des öffentlichen Interesses ermöglicht wird.

Hinsichtlich der Realisierung des Vorhabens besteht gemäß Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG ein vordringlicher Bedarf. Für die Durchführung sprechen daher Gründe des überragenden öffentlichen Interesses.

Dies enthebt die Planfeststellungsbehörde nicht der Prüfung, ob in der Abwägung unüberwindliche Belange dazu nötigen, von der Planung Abstand zu nehmen. Ein dem Bedarf entsprechendes Vorhaben kann an entgegenstehenden Belangen scheitern.

Dem Vorhaben stehen jedoch zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange, auch eigentumsrechtlicher Art, nicht entgegen. Insbesondere wird den Belangen des Natur- und Artenschutzes sowie des Immissionsschutzes in seinen unterschiedlichen Ausprägungen durch umfangreiche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen Rechnung getragen. Die darüber hinausgehenden Beeinträchtigungen von Rechten und Belangen (dazu gehören auch grundrechtlich geschützte Rechte wie das Eigentum und der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb) sind hinzunehmen bzw. werden durch Entschädigungsansprüche ausgeglichen.

Insgesamt überwiegt daher das öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens.

Das Vorhaben kann mithin unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange zugelassen werden.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts

Gem. § 18e Abs. 1 Nr. 5 i. V. m. Anlage 1 Ziffer 41 AEG i. V. m. § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO entscheidet das Bundesverwaltungsgericht im ersten und letzten Rechtszug über Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren für Anlagen nach Anlage 1 AEG, wozu Eisenbahnbetriebsanlagen gehören, die dem Großknoten Köln zuzurechnen sind.

Das antragsgegenständliche Vorhaben betrifft die Errichtung zweier zusätzlicher Gleise mit Bahnsteigen für den SPNV im Kölner Hbf. Da man den Kölner Hbf als zentralen Punkt des Großknotens Köln bezeichnen kann, besteht sowohl der erforderliche räumliche Zusammenhang als auch der nötige funktionale Beitrag des Vorhabens für die Verknüpfungs- und Verflechtungsfunktion für die unterschiedlichen Schienenverkehrsarten (vorliegend v. a. Personenfern- und Nahverkehr; vgl. zu den Kriterien BVerwG 7 A 13/20 vom 05.10.2021 Rn 15, 17, 19).

B.8 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

**Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig**

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 gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

**Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig**

gestellt und begründet werden.

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

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Köln
Köln, den 15.06.2026
Az. 641pa/052-2024#005
EVH-Nr. 3511000**

Im Auftrag

(Dienstsiegel)