



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az.: 64134-641pa/002-2016#002
VMS-Nr.: 3343263
Datum: 05. Juni 2018

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

„Einrichtung Regionalhalt Bf. Düsseldorf-Bilk“,

in der Landeshauptstadt Düsseldorf

Bahn-km 84,905 bis 87,455

der Strecke 2550 Aachen - Kassel

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
RB West
Schlägelstr. 12
40227 Düsseldorf

DB Station & Service AG
RB West
Willi-Becker-Allee 11
40227 Düsseldorf

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil		4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.1	Planunterlagen	5
A.2	Besondere Entscheidungen	6
A.2.1.	Wasserrechtliche Erlaubnisse	6
A.2.2.	Konzentrationswirkung	13
A.3	Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte	14
A.3.1	Unterrichtungspflichten	14
A.3.2	VVF BAU und VV BAU-STE, VV IST	14
A.3.3	Abweichung von Regelwerken	14
A.3.4	Anzeigepflichten im Rahmen des EG-Prüfverfahrens	14
A.3.5	Beanspruchung von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung	15
A.3.6	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen	16
A.3.7	Straßen, Wege, Zufahrten	16
A.3.8	Lärmschutz	16
A.3.8.1	Lärmschutz während der Bauausführung	16
A.3.8.2	Aktive Lärmschutzmaßnahmen (BüG)	18
A.3.8.3	Passive Lärmschutzmaßnahmen	19
A.3.9	Umweltfachliche Bauüberwachung	19
A.3.10	Erschütterungsschutz	20
A.3.10.1	Einwirkungen von Erschütterungen auf Bauwerke durch den Baubetrieb	20
A.3.11	Baustelleneinrichtung und Baustellenverkehr	20
A.3.11.1	Absicherung der Baustelle	20
A.3.11.2	Nutzung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze	20
A.3.12	Arbeitsschutz	21
A.3.13	Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz	21
A.3.14	Bauschutt und Abfall	25
A.3.15	Bodenschutz und Altlasten	26
A.3.16	Bodendenkmalschutz	27
A.3.17	Kampfmittelbeseitigung	27
A.3.18	Anzeigenpflichten nach Baustellenverordnung	28
A.3.19	Hochwasserschutz	28
A.3.20	Unfallversicherung Bund und Bahn	29
A.3.21	Amt für Denkmalpflege im Rheinland	30
A.3.22	Vodafone GmbH	30
A.3.23	Höhere Naturschutzbehörde Dez 51	31
A.3.24	Landeshauptstadt Düsseldorf	31
A.4	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	40
A.5	Kosten	40
B. Begründung		40
B.1	Sachverhalt	40
B.1.1	Vorhaben	40
B.1.1.1	Anlass und Ziele des Vorhabens	40
B.2	Verfahren	41
B.2.1	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	41
B.2.2	Anhörungsverfahren	41
B.2.2.1	Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	41
B.2.2.2	Öffentliche Planung	43
B.2.2.3	Vereinigungen	44
B.2.2.4	Erörterung	44
B.2.2.5	Deckblatt	45

B.2.2.6	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde	45
B.3	Verfahrensrechtliche Bewertung	45
B.3.1	Rechtsgrundlage	45
B.3.2	Zuständigkeit	45
B.4	Umweltverträglichkeit	46
B.4.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	46
B.4.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	46
B.4.2.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG	46
B.4.2.2	Bewertung nach § 12 UVPG	54
B.5	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	55
B.5.1	Planrechtfertigung	55
B.5.2	-entfällt-	56
B.5.3	Variantenentscheidung	56
B.5.3.1	Varianten	56
B.5.4	Schallschutz	57
B.5.4.1	Planerischer Schallschutz	58
B.5.4.2	Aktiver Lärmschutz	59
B.5.4.3	Passiver Schallschutz	61
B.5.4.4	Konzeption des Schallschutzes	63
B.5.4.4.1	Schalltechnisch untersuchte Varianten	63
B.5.4.4.2	Baulärm	65
B.5.5	Erschütterungsschutz	65
B.5.6	Sekundärer Luftschall	67
B.5.7	Elektromagnetische Felder	69
B.5.8	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	70
B.5.9	Naturschutz und Landschaftspflege	72
B.5.10	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	73
B.5.11	Denkmalschutz	73
B.5.12	Land- und Forstwirtschaft	73
B.5.13	Brand- und Katastrophenschutz	73
B.5.14	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen	74
B.5.15	EG-Prüfverfahren	74
B.5.16	Abweichungen von gültigen Regelwerken	74
B.5.17	UIG und ZiE	74
B.5.18	Kampfmittelbergung	74
B.5.19	Bauzeitliche Beeinträchtigungen	74
B.5.20	Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter	75
B.5.21	VV BAU und VV BAU-STE	77
B.5.22	Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	77
B.5.23	Bewertung der Einwendungen Privater	133
B.6	Gesamtabwägung	138
B.7	Kostenentscheidung	139
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	119
D.	Ausfertigungen	140

Auf Antrag der DB Netz AG und der DB Station & Service AG (im Folgenden: die Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Einrichtung Regionalhalt Bf. Düsseldorf-Bilk“, Bahn-km 84,905 – 87,455 der Strecke 2550 Aachen - Kassel, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzauflagen festgestellt.

Im Stadtteil Düsseldorf-Bilk sollen zukünftig neben S-Bahnen auch Züge des Regionalverkehrs halten. Zu diesem Zweck soll auf Höhe des bestehenden S-Bahnsteigs ein zusätzlicher Regionalbahnsteig errichtet werden. Der neue Regionalhalt wird als Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 215 m parallel zum vorhandenen S-Bahnsteig geplant. Hierfür sind die Anpassung der Gleistrassierung, der signaltechnischen Anlagen und der Oberleitungsanlage erforderlich.

Der Bf. Düsseldorf-Bilk liegt in km 86,310 an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke 2550 Hauptbahn Aachen Hbf – Kassel Hbf.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) beabsichtigen die Errichtung eines Regionalhaltes an den Ferngleisen des Bf. Düsseldorf-Bilk. Durch diese Maßnahme soll die Verknüpfung der Reisendenströme des Regionalverkehrs mit denen des städtischen S-Bahn-Verkehrs verkehrstechnisch optimiert werden.

Weitere Einzelheiten sind den Planunterlagen zu entnehmen.

Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht		
2	Übersichtsplan		
2.1	Übersichtskarte 400VAUK001	Ohne	
2.2	Übersichtslageplan 400VAUP001	1:5000	
3	Lagepläne		
3.1	Km 84,930 – 85,360 400VALP001	1:500	
3.2	Km 85,360 – 85,720 400VALP002	1:500	
3.3	Km 85,720 – 86,130 400VALP003	1:500	
3.4	Km 86,130 – 86,510 400VALP004	1:500	
3.5	Km 86,510 – 86,960 400VALP005	1:500	
4	Bauwerksverzeichnis		
5	Grunderwerbspläne		
5.1	Grunderwerbsplan 400VAGE001	1:1000	Index 1
5.2	Grunderwerbsplan 400VAGE002	1:1000	Index 1
5.3	Grunderwerbsplan 400VAGE003	1:1000	Index 1
6	Grunderwerbsverzeichnis		
7	Bauwerkspläne		
7.1	Bahnsteigausstattungsplan	1:200	
7.2	Grundriss Empfangsgebäude	1:100/200	
7.3.1	Schematischer Lageplan Ist-Zustand	Ohne	
7.3.2	Schematischer Lageplan Soll-Zustand	Ohne	
7.3.3	Querprofil	1:100	
7.4.1	Draufsicht, Schnitte A-A, B-B Zugang Friedrichstraße	1:200/100	
7.4.2	Draufsicht, Westansicht Scnitte A-A, B-B, C-C Verlängerung PU-Burghoffstraße	1:200/100	
7.4.3	Lageplan, Ansicht, Draufsicht, Schnitt A-A, LSW Düsselbach	1:100	
7.4.4	Lageplan, Grundriss, Schnitt A-A, LSW Bachstraße	1:200	
7.4.5	Lageplan, Draufsicht, Schnitt und Ansicht, LSW Weberstraße	1:500/100/50	
7.4.6	Lageplan, Schnitt A-A, LSW Sondergründung	1:100/50	
7.4.7	Lageplan, Schnitt A-A	1:500/50	
8	Querschnitte		
8.1	Km 85,264	1:100	
8.2	Km 85,669	1:100	
8.3	Km 86,284	1:100	
8.4	Km 86,600	1:100	
9	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan		
9.1	Km 85,050 – 85,950	1:1000	Index 1
9.2	Km 85,950 – 86,800	1:1000	Index 1
9.3	Trassenferne BE - Fläche	1:1000	Index 1
10	Spurplanskizzen		
10.1	Km 84,500 – 88,000 Istzustand	Ohne	
10.2	Bauphase 1	Ohne	
10.3	Bauphase 2	Ohne	
10.4	Bauphase 3	Ohne	
10.5	Bauphase 4	Ohne	
10.6	Bauphase 5	Ohne	
10.7	Endzustand	Ohne	
11	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag		
11.1	Erläuterungsbericht		Index 1

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
11.2.1	Bestands-, Konflikt- und Maßnahmenplan 1/2	1:1000	Index 1
11.2.2	Bestands-, Konflikt- und Maßnahmenplan 2/2	1:1000	Index 1
12	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung		Nachrichtlich
12.1.1.1	Lageplan km 84,905 – 87,455	1:1250	Nachrichtlich
12.1.1.2	Lageplan km 86,000 – 87,450	1:1250	Nachrichtlich
12.1.2	Verbleibende Betroffenheiten innerhalb des baulichen Eingriffs		Nachrichtlich
12.1.3	Verbleibende Betroffenheiten außerhalb des baulichen Eingriffs		Nachrichtlich
12.1.4	Alle Gebäude innerhalb des baulichen Eingriffs		Nachrichtlich
12.1.5	Alle Gebäude außerhalb des baulichen Eingriffs		Nachrichtlich
12.2	Baulärmuntersuchung		Nachrichtlich
12.3	Erschütterungstechnische Untersuchung		Nachrichtlich
13	Wasserwirtschaftliche Sachverhalte		
13.1	E-Mail vom 17.11.2015 und 22.04.2015		
13.2	Hydraulische Berechnungen Kanalnetze 1-4		
13.3	Stauraumberechnung Kanalnetz 3		
13.4	Stauraumberechnung Kanalnetz 4		
14	Geotechnischer Bericht		Nachrichtlich
14.1	Bericht 1 vom 21.11.2015		Nachrichtlich
14.2	Bericht 2 vom 16.12.2015		Nachrichtlich
14.3	Bericht 3 vom 25.01.2016		Nachrichtlich
15	Brand- und Katastrophenschutz		Nachrichtlich
15.1	Fachtechnische Stellungnahme		Nachrichtlich
15.2	Ergänzung zum BSK		Nachrichtlich
15.3	Ganzheitliches Brandschutzkonzept		Nachrichtlich
15.4	Vereinfachtes Brandschutzkonzept		Nachrichtlich
16	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept		Nachrichtlich
17	Gutachten zu elektromagnetischen Feldern		Nachrichtlich

A.2 Besondere Entscheidungen

A.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Hiermit wird gemäß §§ 8, 9,10, 12 und 13 WHG sowie §§ 24, 25, 116 und 136 LWG die wasserrechtliche Erlaubnis für die der Planfeststellungsunterlagen ersichtlichen Benutzungen erteilt.

Betreiber: DB Netz AG

Antragsteller: DB Netz AG

Grundstück Düsseldorf

Gemarkung: Unterbilk

Flur: 4

Flurstück: 254

Koordinaten nach UTM ETRS 89 Nord: 5675365 m
Ost: 32344820 m
Angeschlossene abflusswirksame Flächen Ared: 832 m²

Hiermit wird gemäß § 10 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) die jederzeit widerrufliche Erlaubnis erteilt, auf dem o. g. Grundstück Niederschlagswasser aus dem Bereich der Gleisverbindung W156/W157 in einer Menge von

2,4 l/s

rd. 640 m³/Jahr

zu versickern.

Gültigkeit

Die Erlaubnis wird auf Dauer erteilt. Sie erlischt jedoch vorzeitig, sobald eine der unter A.2.1.1, I, Punkt 14 genannten Voraussetzungen erfüllt ist.

Anlagen

Folgende Antragsunterlagen sind Bestandteil dieser Erlaubnis:

Erläuterungsbericht

Schreiben der DB Netz AG vom 28.02.2017

Schreiben des Planungsbüro DB Engineering & Consulting GmbH vom 13.01.2017

Anhang 1: Lageskizze Entwässerungsgebietsplan

Anhang 2: Querschnitt

Anhang 3: Hydraulische Berechnung

Anhang 4: Versickerungsnachweis

Versickerungsanlage

Das anfallende Niederschlagswasser aus dem Gleisbereich der Weichenverbindung W156/157 wird in einer Versickerungsmulde am Fuße der Böschung gefasst und versickert.

Die Mulde ist nach Arbeitsblatt DWA-A 138 auszuführen.

A.2.1.1 Auflagen für den Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen

Die Ausführungspläne der erlaubnispflichtigen Entwässerungsanlagen sind mit der Landeshauptstadt Düsseldorf, Umweltamt, abzustimmen.

Im Rahmen der Anlagenerstellung zur Niederschlagswasserbeseitigung ist der Nachweis zu erbringen, dass keine kontaminierten Materialien durchsickern werden bzw. ein Austrag von Schadstoffen auszuschließen ist. Als Beurteilungsmaßstab sind die Prüfwerte nach Bundesbodenschutzverordnung für den Wirkungspfad Boden – Grundwasser (Anhang 2 Nr. 3.1 der Verordnung) heranzuziehen.

In den Bereichen, in denen ein Bodenaustausch erforderlich ist, ist dieser durch einen Fachgutachter zu begleiten und zu dokumentieren.

Sofern eine Forderung der Stadt zum Anschluss der Versickerungsanlagen an die Kanalisation besteht, ist dieser vom Antragsteller nachzukommen. Eine entsprechende Planung ist dem Eisenbahn-Bundesamt als Planergänzung vorzulegen. Die Verpflichtung zum Anschluss an die Kanalisation entfällt, sofern nachgewiesen wird bzw. durch weitere Vorkehrungen nachweislich verhindert wird, das auch im Falle von Starkregenereignissen in zeitlicher Nähe zu einer Herbizidapplikation ein Eintrag dieser Stoffe in das Grundwasser nicht zu besorgen ist.

Die Entwässerungsanlagen sind nach den abgestimmten Planunterlagen und den allgemein anerkannten Regeln der Abwassertechnik zu errichten und zu betreiben. Unbrauchbare Teile der Anlage sind unverzüglich zu erneuern.

Die entsprechenden Vorschriften, insbesondere das ATV-Arbeitsblatt A 138 (Bau und Bemessung von Anlagen zur dezentralen Versickerung von Niederschlagswasser), sind zu beachten. Auf spätere technische Bestimmungen für den Betrieb und die Unterhaltung, die gemäß der einschlägigen Normen eingeführt werden, wird hingewiesen.

I. Auflagen

1. Der Baubeginn der Versickerungsanlage ist der Genehmigungsbehörde sowie dem Umweltamt der Landeshauptstadt Düsseldorf, Abt. 19/2, Herrn Altmeyer, Brinckmannstraße 7, 40225 Düsseldorf eine Woche im Voraus mitzuteilen.

2. Die Anlage zur Niederschlagswasserbeseitigung ist entsprechend den Erlaubnisunterlagen unter Beachtung der Vermerke, des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft „Niederschlagswasserbeseitigung gem. § 51a des LWG“ vom 18.05.1998, den DIN-, Unfallverhütungs- und sonstiger Sicherheitsvorschriften wie nach den anerkannten Regeln der Technik zu bauen und zu betreiben.
3. Die Bauausführung der Versickerungsanlage ist fachgutachterlich zu begleiten.
4. Um die ordnungsgemäße Niederschlagswasserbeseitigung sicherzustellen, ist die Versickerungsanlage so zu errichten, dass diese vor Fertigstellung der Gleisanlage W156/157 vollständig errichtet und betriebsbereit ist.
5. Die Versickerungsanlage ist nach Fertigstellung durch die Genehmigungsbehörde und dem Umweltamt der Landeshauptstadt Düsseldorf abnehmen zu lassen.
6. Jede Änderung und Ergänzung der in den Unterlagen dargestellten oder näher bezeichneten Einrichtungen ist der Genehmigungsbehörde vor Beginn der Ausführung schriftlich anzuzeigen.
7. Sollte sich für das Grundstück eine Änderung der Eigentumsverhältnisse ergeben, so ist dies der Genehmigungsbehörde umgehend schriftlich mitzuteilen.
8. Die Erlaubnisunterlagen sind sorgfältig aufzubewahren und auf Verlangen den Vertretern der Genehmigungsbehörde als auch des Umweltamtes der Landeshauptstadt Düsseldorf und den mit Berechtigungsausweis versehenen Beauftragten (siehe Punkt VI.6) vorzulegen. Die Erlaubnis geht mit der Gewässerbenutzungsanlage gem. § 8 Abs. 4 WHG auf den Rechtsnachfolger über.
9. Die Versickerungsanlage ist entsprechend der Anlage „Pflege und Wartung von Versickerungsanlagen“ (Bestandteil dieser Erlaubnis) zu pflegen.
10. Bei der Pflege und Unterhaltung von Versickerungsanlagen sowie im Bereich der angeschlossenen Flächen, insbesondere der Gleisanlagen, dürfen keine Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel (PBSM) eingesetzt werden.
11. Der Einsatz von Streusalz im Bereich der Mulde sowie der an sie angeschlossenen Flächen ist unzulässig.

12. Die Versickerungsanlage ist von allen Überbauungen freizuhalten.

13. Auftretende Missstände, die erwarten lassen, dass wasser-gefährdende Stoffe in das Grundwasser gelangen, sind dem Umweltamt der Landeshauptstadt Düsseldorf unverzüglich zu melden.

14. Die Erlaubnis erlischt,
 - a) wenn im Fall der Beseitigung oder Zerstörung der Anlage diese nicht binnen eines Jahres wieder erstellt wird,
 - b) wenn die Anlage drei Jahre nicht benutzt wurde,
 - c) durch Verzicht des Betreibers,
 - d) infolge eines Widerrufs,
 - e) sobald der Stadtentwässerungsbetrieb die Anschluss- und Benutzungspflicht an die öffentliche Abwasseranlage fordert.

15. Ist die Erlaubnis durch Widerruf, Fristablauf oder aus einem anderen Grund erloschen, so hat der Betreiber auf Verlangen der Genehmigungsbehörde oder des Umweltamtes der Landeshauptstadt Düsseldorf die Anlage ganz oder teilweise zu beseitigen und den früheren Zustand wiederherzustellen.

A.2.1.2 Hinweis zum Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen

1. Die Rechte Dritter bleiben durch die Erlaubnis unberührt.
2. Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt des § 13 WHG, nach dem die damit verbundenen Auflagen geändert oder ergänzt werden können.
3. Die Erlaubnis ist gem. § 18 Abs. 1 WHG widerruflich.
4. Die Erlaubnis befreit nicht von der Haftung nach § 89 WHG (Haftung für die Änderung der Beschaffenheit des Wassers) und ersetzt nicht andere eventuell erforderliche Genehmigungen.
5. Verstöße gegen die v. g. Auflagen können als Ordnungswidrigkeit gem. § 103 WHG und § 123 LWG geahndet werden.

6. Der Betreiber hat nach §101 WHG i. V. m. § 98 LWG zu dulden, dass die Bedienten und die mit Berechtigungsausweis versehenen Beauftragten des Umweltamtes zur Durchführung der Gewässeraufsicht die Grundstücke betreten. Der Betreiber und Nutzungsberechtigte hat ihnen die zu überwachenden Anlagen und die damit zusammenhängenden Einrichtungen zugänglich zu machen, Auskünfte zu erteilen und technische Ermittlungen und Prüfungen zu dulden.
7. Gemäß § 60 (1) WHG sind Abwasseranlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, betreiben und zu unterhalten. Die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung sind einzuhalten.

A.2.1.3 Begründung

1. Gemäß § 8 WHG bedarf eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 WHG (z.B. Einleiten von Stoffen in das Grundwasser) der behördlichen Erlaubnis nach § 10 WHG.
2. Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser (gesammeltes Niederschlagswasser) in Gewässer darf nach § 57 WHG nur erteilt werden, wenn Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen so errichtet und betrieben werden, dass die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist.
3. Nach § 13 WHG sind in der Erlaubnis insbesondere Ort, Art, Umfang und Zweck der zulässigen Gewässerbenutzung sowie Art und Umfang der dem Gewässerbenutzer obliegenden Überwachungsmaßnahmen festzulegen. Um nachteilige Wirkungen auf das Wohl der Allgemeinheit zu verhüten oder auszugleichen und um sicherzustellen, dass die der Gewässerbenutzung dienenden Anlagen technisch einwandfrei gestaltet und betrieben werden, sind die o. a. Auflagen erforderlich.
4. Der o.g. Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft definiert, unter welchen Voraussetzungen eine Versickerung gem. § 51a LWG möglich ist. Die folgenden hydro-geologischen und örtlichen Voraussetzungen wurden anhand der eingereichten Antragsunterlagen geprüft und werden eingehalten:

- Durch den nachgewiesenen Kf-Wert von 0,00005 ist ein ausreichend versickerungsfähiger Untergrund vorhanden.
- Das anfallende Niederschlagswassers entspricht den Vorgaben des o.g. Runderlasses für eine Versickerung in der beantragten Art.
- Das Grundstück liegt im Bereich einer Grundwasserverunreinigung mit Chromat und randlich einer Grundwasserverunreinigung mit PFT. Es wird mengenmäßig nicht mehr Niederschlagswasser in den Untergrund versickern als vor der Baumaßnahme. In hydraulischer Hinsicht wird es keine Änderung geben. Es findet kein relevanter Eingriff in den Untergrund statt. Es wird auch keine bekannte Eintragsstelle überbaut.

Pflege und Wartung von Versickerungsanlagen

Die Dauer der Funktionstüchtigkeit von Versickerungsanlagen steht eng im Zusammenhang mit der sorgfältigen Herstellung und der durchgeführten Wartung.

Die Form der einzelnen Wartungs- und Pflegemaßnahmen wird im Besonderen durch die Anlagenart bestimmt.

Wenn bei der Herstellung offener Versickerungsanlagen (z.B. Mulden) der Oberboden behutsam modelliert worden ist und die Begrünung in der notwendig dichten und standortgerechten Art und Weise erfolgte, werden sich die Pflegearbeiten in erster Linie auf die sonst übliche Vegetationspflege wie z. B. dem Rasenschnitt bzw. der Bodenlockerung beschränken. Durch die starke Durchwurzelung der Oberbodenschicht ist eine weitgehende Selbstregeneration für eingetragene anorganische und organische Feinstoffe gegeben.

Bei Rasenflächen kann durch jährliches Vertikutieren die Oberflächen-durchlässigkeit weiter verbessert werden.

Betrieb von Versickerungsanlagen

Bei der Pflege und Unterhaltung von Versickerungsanlagen dürfen keine Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel (PBSM) eingesetzt werden. Versickerungsanlagen sollten wenigstens halbjährlich vom Betreiber kontrolliert und größere

Stoffanreicherungen, z. B. bei Laubfall, entfernt werden. Zur Minderung der Selbstverdichtung können anlagenspezifische Unterhaltungsmaßnahmen zweckmäßig sein, z. B. bei Versickerungsmulden das Erhalten der Pflanzendecke. Einer auftretenden allmählichen Verdichtung der Oberfläche ist durch Auflockerungsarbeiten entgegenzuwirken.

Bei Schadensfällen, z. B. Ölunfall, ist unverzüglich die zuständige Wasserbehörde einzuschalten.

Winterbetrieb

Als kritisch sind die Bereiche der Zu- und Überläufe anzusehen. Diese sind mechanisch von Eis und Schnee freizuhalten. Offene Versickerungsanlagen können durch Frieren des Bodens, Bildung von Eisschichten und Akkumulation von Schnee eine Verringerung bis hin zum Ausfall der Versickerungsleistung aufweisen. Hiermit ist jedoch in den meisten Fällen kein Versagen der Anlage verbunden, denn ein zeitliches Zusammentreffen von gefrorenem Boden und Starkregenfällen ist äußerst selten. Ebenso ist die Schneeschmelze als Versickerungsereignis zu vernachlässigen, weil die maximalen Schneeschmelzraten (ca. 2 mm/h) erheblich unter den üblichen Bemessungsniederschlägen liegen (Sieker und Harms 1987).

A.2.2 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 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

Die Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 VwVfG umfasst nicht die Erteilung von wasserrechtlichen Erlaubnissen (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1073.04 – Rn. 451 ff.; Hess VGH, Urt. v. 17.11.2011-2 C 2165/09.T). Die wasserrechtliche Erlaubnis kann auf Antrag der Wasserbehörde widerrufen werden (§ 19 Abs. 3 WHG) Sie kann nachträglich mit Inhalts-

und Nebenbestimmungen versehen werden sowie befristet werden (§ 13 WHG). Die wasserrechtliche Erlaubnis kommt nicht als Grundlage für Enteignungen in Betracht (BVerwG ebd.).

A.3 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

A.3.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln und der Landeshauptstadt Düsseldorf möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.3.2 VV BAU und VV BAU-STE, ggf. VV IST

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.3.3 Abweichung von Regelwerken

- keine –

A.3.4 Anzeigepflichten im Rahmen des EG-Prüfverfahrens

Es wird darauf hingewiesen, dass die Vorhabenträgerin, soweit das Vorhaben den Bau bzw. die Umrüstung von Eisenbahninfrastruktur des transeuropäischen Netzes betrifft, gemäß §§ 6, 9 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) i. V. m. §§ 2, 4 der Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen (VV IST), beim Eisenbahn-Bundesamt prüfen zu lassen hat, ob das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf. Wenn das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung nach §§ 6, 9 TEIV bedarf, hat die Vorhabenträgerin die EG-Prüfung bei einer benannten Stelle zu beantragen. Weicht die Planung von den Vorgaben der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ab, so hat die Vorhabenträgerin gemäß § 5 TEIV die erforderliche Ausnahmegenehmigung bei der Sicherheitsbehörde zu beantragen. Das Ergebnis der EG-

Prüfung sowie etwaige Ausnahmegenehmigungen sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen.

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht unter der aufschiebenden Bedingung der Vorlage des Ergebnisses der EG-Prüfung sowie etwaiger Ausnahmegenehmigungen. Sollte sich aufgrund des Ergebnisses der EG-Prüfung sowie etwaiger Ausnahmegenehmigungen die Notwendigkeit einer Änderung der Planung ergeben, hat die Vorhabenträgerin die Genehmigung der Planänderung rechtzeitig vor Durchführung der Baumaßnahmen bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

A.3.5 Beanspruchung von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung

Vor Inanspruchnahme der gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen (Anlagen 5 und 6) für die Durchführung des Bauvorhabens notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen, schriftliche Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Nach §§ 22 und 22a AEG i. V. m. dem Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -Entschädigungsgesetz - EEG NW) vom 20.06.1989 (GV. NW S. 570) hat die Vorhabenträgerin die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahmen sowie der erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

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

Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin, in Abstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer, eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung durchzuführen. Spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahme ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wieder herzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem Bauvorhaben zuzurechnen sind. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem Eigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder den Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen. Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen.

Bei den zur Rekultivierung vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen ist eine rückstands-freie Räumung der Flächen von Fremdstoffen, eine Tiefenlockerung des Untergrundes und das Aufbringen des zwischengelagerten Oberbodens erforderlich.

A.3.6 Infrastrukturleistungen und sonstige Anlagen Dritter

Es gilt allgemein:

Die zuständigen Leitungs- und Anlagenträger sind rechtzeitig über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der die Leitungen und Anlagen betreffenden Bauarbeiten zu informieren.

Infrastrukturleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern (Spartenträgern) und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Ein unterbrechungsfreier Betrieb ist zu gewährleisten. Entsprechendes gilt für Änderungen und Neuverlegungen von Infrastrukturleitungen.

A.3.7 Straßen, Wege, Zufahrten

Bei den zur Andienung der Baustelle zu nutzenden Straßen und Wegen ist vor Baubeginn und nach Abschluss der Bauarbeiten eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger durchzuführen. Alle in Anspruch genommenen Straßen- und Wegeflächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme in ihren ursprünglichen oder einen gleichwertigen Zustand zurückzusetzen. Schäden, die auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind, sind unverzüglich zu beseitigen, um die Straßen und Wege wieder in einen ordnungsgemäßen und verkehrssicheren Zustand zu versetzen, der mindestens dem vor Baubeginn angetroffenen Zustand entspricht.

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Einhaltung dieser Nebenbestimmungen durch die bauausführenden Firmen sicherzustellen.

A.3.8 Lärmschutz

A.3.8.1 Lärmschutz während der Bauausführung

Allgemeine Regelungen

§22 BImSchG i. V. m. TA Lärm, die AVV Baulärm und die Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) in jeweils geltender Fassung sind zu beachten.

Bei der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (im Folgenden AVV Baulärm) zu beachten. Die Immissionsrichtwerte sind einzuhalten. Sollten Messungen ergeben, dass die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A) überschritten werden bzw. die im Baulärmgutachten ermittelte tatsächliche Vorbelastung um mehr als 3 dB (A) überschritten werden, sind durch die Vorhabenträgerin Schutzvorkehrungen vorzusehen (mobile Lärmschutzwände, organisatorische Maßnahmen, z. B. Betriebszeitenbeschränkungen).

Baustellenverkehr

Der Vorhabenträger hat in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde den Baustellenverkehr in räumlicher und zeitlicher Hinsicht so zu planen, dass eine möglichst geringe Beeinträchtigung gewährleistet ist. Sollten öffentliche Straßen, Wege oder Plätze über den Allgemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden, so ist eine Sondernutzungserlaubnis bei der Straßenverkehrsbehörde vorab zu beantragen. Umleitungen sind nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig auszuschildern. Dies betrifft nicht nur die Führung des Straßenverkehrs, sondern auch die Geh- und Radwegführung. Die Baustelle ist zu öffentlichen Verkehrsflächen hin nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung abzusichern.

Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Anwohner vor Baulärm werden folgende Maßnahmen festgesetzt:

- Einsatz mobiler Abschirmungen bei kleinräumigen Tätigkeiten und eingesetzten Maschinen wie z. B. bei Arbeiten mit Presslufthämmern,
- Verzicht auf Rottenwarnanlagen und Einsatz fester Absperrungen bzw. Einsatz mobiler Funkwarnsysteme, soweit technisch und arbeitsschutzrechtlich vertretbar.

Überwachungsmaßnahmen

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat der Vorhabenträger durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

Baulärmverantwortlicher

Der Vorhabenträger hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen einzusetzen. Dieser steht auch von Baulärm und bauzeitlicher Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind dem Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz, der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

Information der Anlieger

Der Vorhabenträger hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

A.3.8.2 Erstattung verbleibender Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs

Kann die Zunahme der Lärmimmissionen weder durch aktive noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen ausreichend abgewehrt werden, so sind die verbleibenden Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs aufgrund fachplanerischer Abwägung in Geld auszugleichen. Das Wohnen umfasst auch die angemessene Nutzung des Außenwohnbereiches. Zum Außenwohnbereich zählen

- baulich mit dem Wohngebäude verbundene Anlage, wie z.B. Balkone, Loggien, Terrassen, sogenannter bebauter Außenwohnbereich,
- sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstücks, sogenannter unbebauter Außenwohnbereich, wie z.B. Gartenlauben.

Ob Flächen tatsächlich zum Wohnen im Freien geeignet und bestimmt sind, ist jeweils im Einzelfall festzustellen. Ein Außenwohnbereich liegt insbesondere nicht vor bei

- Vorgärten, die nicht dem regelmäßigen Aufenthalt dienen,
- Flächen, die nicht zum Wohnen im Freien benutzt werden dürfen,
- Balkonen, die nicht dem regelmäßigen Aufenthalt dienen.

Beim Außenwohnbereich ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tag abzustellen.

Können sich die Beteiligten über die Entschädigung nicht einigen, so hat die Vorhabenträgerin unverzüglich durch Gutachten entsprechend der Verkehrslärmschutzrichtlinie zu ermitteln, wie hoch die Wertminderung wegen der verbleibenden Beeinträchtigungen zu bewerten ist, und eine Regelung in einem Planergänzungsverfahren zu beantragen.

A.3.8.3 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat den Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigter) der grundsätzlich anspruchsberechtigten Wohneinheiten die notwendigen Kosten für die nach (analoger Anwendung) der 24. BImSchV erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen auf Antrag zu erstatten.

Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Anlage 12 der Planunterlagen zu entnehmen. Liegt eine bauliche Anlage nur teilweise in dem gekennzeichneten Bereich, gilt zunächst die gesamte bauliche Anlage als grundsätzlich anspruchsberechtigt.

Die Vorhabenträgerin hat für die grundsätzlich anspruchsberechtigten baulichen Anlagen zu ermitteln oder ermitteln zu lassen, ob und gegebenenfalls welche Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. Dazu ist festzustellen

- vor Ort das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 2 der 24. BImSchV sowie
- das erforderliche bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 3 und 4 der 24. BImSchV.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Inbetriebnahme den Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular für die Erstattung von passiven Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Darin ist die Abwicklung des Verfahrens zur Bestimmung der tatsächlichen Erstattungsansprüche darzustellen. Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Antragstellern anschließend unverzüglich eine Vereinbarung abzuschließen.

A.3.9 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des "Umweltleitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung" des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin 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.

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, wenn Umweltschäden entstanden sind bzw. auf der Baustelle Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

A.3.10 Erschütterungsschutz

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, dass - soweit Baumaßnahmen zur Einleitung dynamischer Lasten in den Untergrund führen - ausschließlich Bauverfahren zum Einsatz kommen, die als erschütterungsarm nach dem Stand der Technik einzustufen sind.

A.3.10.1 Einwirkungen von Erschütterungen auf Bauwerke durch den Baubetrieb

Die Vorhabenträgerin hat zu gewährleisten, dass während der Baudurchführung keine solchen Erschütterungseinwirkungen auf vorhandene Bauwerke ausgelöst werden, die zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 führen. Vor Beginn und während der Bauarbeiten ist der Zustand von erschütterungsgefährdeten Bauwerken gutachterlich zu überwachen und zu dokumentieren.

A.3.11 Baustelleneinrichtung und Baustellenverkehr

A.3.11.1 Absicherung der Baustelle

Bauarbeiten, die sich auf den Bereich der in Betrieb befindlichen Gleise auswirken und damit eine Gefährdung des Eisenbahnverkehrs bewirken können, dürfen nur in Betriebspausen durchgeführt werden.

A.3.11.2 Nutzung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze

Die Vorhabenträgerin hat in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde den Baustellenverkehr in räumlicher und zeitlicher Hinsicht so zu planen, dass eine möglichst geringe Beeinträchtigung gewährleistet ist. Sollten öffentliche Straßen, Wege oder Plätze über den All-

gemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden, so ist eine Sondernutzungserlaubnis bei der Straßenverkehrsbehörde vorab zu beantragen.

Verschmutzungen der Straßen und Wege sind zu vermeiden. Entstandene Verschmutzungen sind umgehend zu beseitigen.

A.3.12 Arbeitsschutz

Bei der Planung und Ausführung der baulichen Maßnahme sind die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung – BaustellV) vom 10. Juni 1998 zu beachten.

Die Antragstellerin hat einen qualifizierten SiGeKo mit der Überwachung der baulichen Maßnahme im Hinblick auf die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen zu beauftragen.

Die Vorgaben der:

- DGUV-V 72 „Eisenbahnen“ (vorher GUV-V D 30.1)
- DGUV-V 77 „Arbeiten in Gleisen“ (vorher BGV D33)
- DGUV-R 101-024 „Sicherheitsmaßnahmen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (vorher GUV-R 2150)
- DGUV-I 201-021 „Sicherheitshinweise bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“ (vorher GUV-I 781)
- DGUV-I 201-051 „Arbeiten an Bahnanlagen im Gleisbereich von Eisenbahnen“ (vorher GUV-I 8603)
- DGUV-I 214-055 „Sonstige Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb“ (vorher GUV-I 8605)
- DGUV-I 201-048 (bisher GFI 5102) „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, Baustein Merkblatt

sind zu beachten.

A.3.13 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen sind zwingend zu beachten und entsprechend durchzuführen.

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Errichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin 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 Umwelleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, sofern Umweltschäden entstanden sind bzw. auf den Baustellen Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind spätestens innerhalb der auf den Abschluss der Baumaßnahmen folgenden Pflanzperiode (15.11.-31.3.) umzusetzen.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind auf Dauer in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern.

Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit haben gemäß DN 18920/RAS-LG4 zu erfolgen. Zudem sind bei der Maßnahmenausführung die DIN 18915 – 19 sowie DIN 18320 entsprechend zu beachten.

Bei Gehölzpflanzungen sind ausschließlich Pflanzen entsprechend der potentiell natürlichen Vegetation und für die Wiedereinsaat von Grünlandflächen ausschließlich von der LANUV empfohlene standortgerechte Saatgutmischen zu verwenden.

Bei der Durchführung und der Pflege der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist auf die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln zu verzichten.

Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der HLB sowie der ULB schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die Landschaftspflegerische Baubegleitung qualifizierte Person mit Name, Anschrift und Telefon mitzuteilen.

Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sowie der Landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der HLB sowie der ULB umgehend schriftlich mitzuteilen.

Die Umsetzungskontrolle der Landschaftspflegerischen Maßnahme ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der HLB zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die Umweltfachliche Bauüberwachung zugegen ist.

Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) hat in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Ggfs. erforderlich werdende Abweichungen von diesem Bescheid sind rechtzeitig beim Eisenbahn-Bundesamt als Planänderung zur Genehmigung einzureichen.

Die rechnerische Eingriffsbilanzierung schließt mit einem Defizit. Das Defizit lässt sich vor Ort nicht ausgleichen, sodass in Absprache mit der ULB der Stadt Düsseldorf Ausgleich über die Inanspruchnahme eines Öko-Pools der Stadt Düsseldorf erfolgen kann. Die Ausgleichszahlung ist rechtzeitig auf Anforderung der Stadt zu leisten.

Schutz, Rekultivierungs- und Gestaltungs- sowie Aufwertungsmaßnahmen

Bezeichnung	Maßnahmenbeschreibung
W1	Rückbau der BE-Fläche Bf. Düsseldorf-Bilk
W2	Rückbau der BE-Fläche an der Bachstraße
W3	Rückbau der BE-Fläche am Düsselbach
W4	Rückbau der BE-Flächen am Hp Vollmerswerther Straße
W5	Räumung des Baufeldes Lärmschutzwand
W6	Räumung des Baufeldes Torsionsbalken
W7	Räumung des Baufeldes Fahrleitungsmasten

Artenschutzmaßnahmen/Abschluss/Monitoring

Nach Auswertung der vorhandenen Daten zu den planungsrelevanten Arten kann ausgeschlossen werden, dass die betroffenen Flächen und Eingriffsbereiche wesentliche Funktionen für die planungsrelevanten Tierarten aufweisen.

Für die Brutvögel ist aufgrund der im Naturschutzgesetz formulierten Einschränkungen für den Gehölzrückschnitt in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar, somit außerhalb der Brutzeit der Vögel, nicht von einer Eingriffserheblichkeit durch das Planungsvorhaben auszugehen. Für sie müssen keine weitergehenden Maßnahmen aus Sicht des Artenschutzes ergriffen werden.

Entsprechendes gilt für die Gruppe der Fledermäuse. Von dem Vorhaben sind keine geeigneten Gebäude, keine Höhlenbäume und keine Altholzbestände betroffen, die als Winter- oder Zwischenquartier für Fledermäuse fungieren.

Lebensräume der planungsrelevanten Amphibien sind ebenfalls nicht von der Baumaßnahme betroffen.

Die Artenschutzprüfung hat gezeigt, dass das geplante Vorhaben – unter Beachtung und Umsetzung der als verbindlich geltenden Sicherungs- und Minimierungsmaßnahmen für alle Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie die europäischen Vogelarten unter den Gesichtspunkten der artenschutzrechtlichen Prüfung nach § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 und § 45 Abs. 8 BNatSchG als verträglich einzustufen ist.

Die Verbotstatbestände des § 19 (3) BNatSchG werden für alle streng geschützten Arten nicht berührt und stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Unter Beachtung der genannten Maßnahmen treten keine Verstöße gegen die Zugriffsverbote des BNatSchG auf.

Das geplante Vorhaben ist somit unter allen artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zulässig.

Alle Maßnahmen müssen ein Jahr nach Inbetriebnahme der Anlage umgesetzt sein.

Die ausweislich des Konfliktplans erforderlichen Rückschnitte, Fällungen und Rodungen sind mit dem vorliegenden Beschluss genehmigt. Dies umfasst auch ggf. erforderliche Befreiungen nach der Baumschutzsatzung der betroffenen Kommunen bzw. Kreise.

Alle anzulegenden Schutzzäune sind regelmäßig durch die Umweltfachliche Bauüberwachung zu kontrollieren und erforderlichenfalls dem Bauverlauf anzupassen. Schäden sind unverzüglich auszubessern.

Sollten im Bauverlauf unplanmäßig Gehölze beschädigt oder beseitigt werden, die durch die Baumschutzsatzung der jeweils betroffenen Kommune geschützt sind, ist unverzüglich die betroffene Kommune zu unterrichten. Weiterhin ist unverzüglich eine Planergänzung beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen, die Vorschläge für die erforderlichen Ausgleichspflanzungen enthält und mit den betroffenen Kommunen abgestimmt sind. Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten bleibt den jeweiligen Kommunen vorbehalten.

Sollte sich im Bauverlauf die Beseitigung von nach der Baumschutzsatzung der jeweiligen Kommunen geschützten Gehölzen als unumgänglich erweisen, ist zuvor ein Antrag auf Planergänzung beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Der Antrag muss Vorschläge für die erforderlichen Ausgleichspflanzungen enthalten und mit der ULB abgestimmt sein.

Die Rodungs-, Fällungs- und rückschnittmaßnahmen sowie das Entfernen und Abschieben von Ruderalflächen sind außerhalb der Monate März bis September auszuführen.

A.3.14 Bauschutt und Abfall

Es gilt allgemein:

Die Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes, des Landesabfallgesetzes und der einschlägigen untergesetzlichen Regelungen sind bei der Beseitigung/Verwertung von Abfall zu beachten.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, über die Entsorgung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle einen Nachweis zu führen und diesen der zuständigen Behörde vor Beginn der Entsorgung vorzulegen.

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

Sollten im Rahmen der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen optisch oder geruchlich verunreinigte Abbruch-/Aushubmaterialien und/oder andere besonders überwachungsbedürftige Abfälle angetroffen werden bzw. durch die vorangegangene Nutzung entstandene umweltrelevante Verunreinigungen festgestellt werden (Geruch, Aussehen etc.), sind die zuständigen Behörden unverzüglich zu informieren und die weitere Vorgehensweise ist einvernehmlich abzustimmen.

Für alle Baustellenbereiche, in denen gesundheitsgefährdende Bodenverunreinigungen bzw. Verunreinigungen des Schotters zu erwarten sind, ist das Baupersonal durch geeignete Schutzmaßnahmen vor Gesundheitsgefährdungen zu bewahren. Dazu ist mit der zuständigen Behörde sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 4, vor Beginn der Baumaßnahme einvernehmlich abzustimmen, welche Schutzmaßnahmen erforderlich und angemessen sind.

Die Aufnahme weiterer Nebenbestimmungen, insbesondere arbeitsschutzrechtlicher Art, bleibt vorbehalten.

Im Falle einer Entsorgung von Material \geq Z2 ist gemäß Nachweisverordnung ein entsprechender Entsorgungsnachweis zu führen. Dieser ist vorab der zuständigen Behörde vorzulegen. Erst nach deren Zustimmung darf mit der Entsorgung begonnen werden.

A.3.15 Bodenschutz und Altlasten

Im Plangebiet befinden sich lt. Erkundungen und Voruntersuchungen altlastenverdächtige Flächen bzw. schädliche Bodenveränderungen. An die Entsorgung von Aushubmaterialien sind erhöhte Anforderungen zu stellen.

Das Vorhaben befindet sich im Bereich eines Altstandortes (Fläche mit gewerblicher oder industrieller Vornutzung) mit der Kataster-Nr. 10109. (Definition siehe § 2 Abs.5 Nr. 2 BBodSchG)

Die bisherige Gleisverbindung W156/W157 sowie die geplante Baumaßnahme liegen im Bereich einer Grundwasserverunreinigung mit Chromat und randlich einer Grundwasserverunreinigung mit Perfluorierten Tensiden (PFT).

Die Erdarbeiten sind gutachterlich zu begleiten. Der/die Gutachter/in ist vor Beginn der Erdarbeiten schriftlich mit Vorlage der Auftragsbestätigung der zuständigen Behörde zu benennen. Spätestens 4 Wochen nach Abschluss ist ein gutachterlicher Bericht der unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen. Sollten keine kontaminierten Böden angetroffen werden, so ist auch dies schriftlich durch den/die Gutachter/in zu dokumentieren. Bauliche Eingriffe in potentiell schadstoffbelastete Bereiche sind als Arbeiten im kontaminierten Bereich anzusehen und entsprechen zu beauftragen. Hierbei sind die arbeits- und umgebungsschutzrechtlichen Vorgaben der BGR 128 (Richtlinie Kontaminierte Bereiche, Berufsgenossenschaftliche Regeln) uneingeschränkt zu berücksichtigen.

Der bei den Erdaushubarbeiten ggf. anfallende kontaminierte Aushub ist zu separieren und ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen/verwerten. Ggf. kann kontaminierter Aushub im

Bereich derselben Altlastenverdachtsfläche in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde wieder eingebaut werden.

Für den Fall, dass bei Erdarbeiten Feststellungen im Hinblick auf organoleptisch (z. B. geruchlich oder visuell) auffälliges Bodenmaterial gemacht werden, die von den bisherigen Kenntnissen abweichen, ist die zuständige Behörde unverzüglich zwecks Festlegung weiterer Maßnahmen zu unterrichten.

A.3.16 Bodendenkmalschutz

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 DSchG NW ist die Entdeckung von Bodendenkmälern in oder auf einem Grundstück unverzüglich der Gemeinde oder dem Landschaftsverband anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind nach § 15 Abs. 2 DSchG NW auch der Eigentümer und die sonstigen Nutzungsberechtigten sowie der Leiter der Arbeiten, bei denen das Bodendenkmal entdeckt worden ist, sobald sie von der Entdeckung erfahren. Die Anzeige eines Verpflichteten befreit die übrigen.

§ 16 Abs. 1 DSchG NW bestimmt, dass die zur Anzeige Verpflichteten das entdeckte Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte in unverändertem Zustand zu erhalten haben. Auf die Wartepflichten für die Fortsetzung der Bauarbeiten nach § 16 Abs. 2 DSchG NW wird hingewiesen.

A.3.17 Kampfmittelbeseitigung

Spätestens drei Monate (bei Flächen größer als 20.000 m² spätestens sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen und -stilllegungen zu vermeiden.

Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungs-/ Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25) vorzulegen.

Sollte sich während der Bauarbeiten ein Verdacht auf das Vorhandensein von Bombenblindgängern oder anderen Kampfmitteln ergeben oder werden solche aufgefunden, sind aus Sicherheitsgründen die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelräumdienst zu verständigen; deren Anweisungen ist Folge zu leisten.

A.3.18 Anzeigepflichten nach der Baustellenverordnung

Die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung – BaustellV) fordert vom Bauherren, spätestens 2 Wochen vor Beginn der Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung (Mindestangaben siehe Anhang I BaustellV) an die zuständige Behörde zu übermitteln, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- mehr als 30 Arbeitstage und mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig
oder
- der Umfang der Arbeiten voraussichtlich mehr als 500 Personentage beträgt.

Werden auf einer Baustelle darüber hinaus Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig oder werden von diesen besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der Verordnung ausgeführt, so muss zusätzlich ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan erstellt werden.

Grundsätzlich sind für alle Baustellen, auf denen Beschäftigte mehrere Arbeitgeber tätig werden, ein oder mehrere geeignete Koordinatoren zu bestellen.

Anforderungen an die fachliche Eignung von Koordinatoren sind den „Regeln für Arbeitsschutz auf Baustellen“ (RAB 30) zu entnehmen.

A.3.19 Hochwasserschutz

Das Vorhaben befindet sich derzeit in keinem nach § 76 WHG in Verbindung mit § 83 LWG ordnungsbehördlich festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet (ÜSG), für das besondere Schutzvorschriften gelten (§ 78 WHG). Im Rahmen des Hochwasserrisikomanagements (HWRM) als Instrument des vorsorgenden Hochwasserschutzes wurden Risikogebiete nach § 73 WHG identifiziert, die ein potenziell signifikantes Hochwasserrisiko aufweisen. Der Rhein ist ein solches Risikogebiet bzw. Risikogewässer. Für die ermittelten Risikogebiete wurden bis Ende 2013 Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten für verschiedene Hochwasserszenarien erstellt. Diese Karten finden Sie auf der Internetseite:

http://www.flussgebiete.nrw.de/index.php/HWRMRL/Risiko-_und_Gefahrenkarten

Gemäß Übersichtslageplan liegen Flächen, die durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, in Randbereichen teilweise innerhalb der

Gebiete, die ab einem Hochwasserereignis HQ100 des Rheins durch Versagen oder Überströmen von Hochwasserschutzeinrichtungen überschwemmt werden können.

A.3.20 Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB)

1. Gefährdungsbeurteilung

Für die geplante Baumaßnahme muss vor Aufnahme der Tätigkeiten eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) bzw.

§ 3 der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1) erstellt werden, in der die bestehenden Gefährdungen dargestellt sind und aus der die daraus abgeleiteten Maßnahmen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz ersichtlich sind. Die aufgrund dieser Beurteilung ermittelten und notwendigen Maßnahmen sind umzusetzen.

2. Arbeiten im Bereich von Gleisen

Für die Abwendung von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ist, falls auch nur zeitweise Arbeiten im Bereich von Gleisen durchgeführt werden müssen, die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (DGUV Vorschrift 78) zu beachten. Insbesondere hat die Unternehmerin geeignete betriebliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen sowie Sicherungsanweisungen aufzustellen und die getroffenen Maßnahmen zu überwachen.

3. Seitlicher Sicherheitsabstand

Nach § 6 der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ (DGUV Vorschrift 72) muss zwischen Schienenfahrzeugen und Teilen der Umgebung ein seitlicher Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m bis zu einer Höhe von 2,0 m über der jeweiligen Standfläche der Beschäftigten vorhanden sein. Der seitliche Sicherheitsabstand wird bei regelspurigen Eisenbahnen als liches Maß zwischen der Grenzlinie für Schienenfahrzeuge (nach der EBO) und Teilen der Umgebung ermittelt.

4. Verkehrswege

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

Für zukünftige Arbeiten wird auf die gültigen Unfallverhütungs- und Arbeitsstättenverordnung und ASR sowie DGUV Vorschrift 78 (Arbeiten im Bereich von Gleisen) und DGUV Vorschrift 72 (Eisenbahnen) verwiesen, die beachtet werden müssen.

A.3.21 LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland

Durch die Einrichtung des Regionalhalts Düsseldorf-Bilk werden aufgrund der Lösung von Lärmschutzfällen passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden erforderlich. Es sind von der Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen Baudenkmale betroffen. Die gesetzlich geschützten Baudenkmale nach § 3 DSchG NW befinden sich in der Burghofstr. 60b, 62, 70, 72, 74, 76 und in der Henriettenstr. 2-14 (alle 20er Jahre des 20 Jh.). Dazu gehört auch das ehemalige Garnisons-Lazarett von 1874/1880 in der Färberstr. 136. In der Planunterlage 12.1.2 sind alle Baudenkmale aufgeführt. Sollte sich eine Änderung hinsichtlich der anspruchsberechtigten Gebäude ergeben, sind die Baudenkmale in der Henriettenstr. 5-9 und in der Karolingerstr. 28-34 noch mit in die Liste aufzunehmen.

Die Auskunft über alle rechtskräftig in die Denkmalliste der Kommune eingetragenen Baudenkmale ist bei der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Düsseldorf zu erhalten.

Aus denkmalpflegerischer Sicht ist die Nutzung dieser Baudenkmale als Wohngebäude weiterhin zu sichern. Bei nötigen Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Fenstererneuerungen, muss ein fachgerechter Umgang mit der historischen Substanz beachtet werden. Historische Fenster und Fassaden müssen erhalten bleiben, die Vorgehensweise ist mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen.

Für das Gewölbebauwerk von 1912 zwischen der Eisenbahnüberführung „Volmerswerther Straße“ und der Eisenbahnüberführung „Martinstraße“ sowie die Eisenbahnüberführung „Völkingerstraße“ werden derzeit der Denkmalwert dieser historischen Eisenbahnkonstruktionen vom Amt für Denkmalpflege im Rheinland geprüft.

A.3.22 Vodafone GmbH

In den angegebenen Planungsbereichen (nur im Bahnbereich) befinden sich in den Kabelführungssystemen der DB-AG Glasfaserleitungen der:

- Vodafone GmbH (ehemals Arcor AG & Co. KG)

Es ist sicherzustellen, dass durch die Arbeiter der Vorhabenträgerin bzw. durch die von der Vorhabenträgerin beauftragten Auftragnehmerkräfte die allgemeinen Vorschriften beachtet und eingehalten werden. Die Pläne sind bei der DB AG anzufordern.

Die Vodafone GmbH macht darauf aufmerksam, dass für die Richtigkeit der Angaben gemieteter Fremdtrassen keine Gewährleistung übernommen werden kann.

A.3.23 Höhere Naturschutzbehörde Dez. 51

Die dargestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aus dem Artenschutzbeitrag, welcher im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (Stand: 26.01.2016) integriert ist, sind entsprechend durchzuführen.

Vor Beginn der Maßnahme ist das Baufeld nach planungsrelevanten Arten (insbesondere Zauneidechsen) durch einen externen Biologen abzusuchen. Sollten Tiere der planungsrelevanten Arten vorgefunden werden, ist unmittelbar die höhere Naturschutzbehörde zu informieren und mit dieser sind geeignete Schutzmaßnahmen abzustimmen.

Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind zur Gewährleistung der artenschutzrechtlichen Belange (hier Avifauna) nur innerhalb eines Zeitraums vom 1.10. bis 28.02. zulässig.

Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) hat in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Ggf. erforderlich werdende Abweichungen von dem Planfeststellungsbeschluss sind rechtzeitig bei der verfahrensführenden Stelle mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen.

A.3.24 Landeshauptstadt Düsseldorf

A.3.24.1 - Umweltamt -

Aushubmaßnahme:

Die vom Aushub betroffenen Bereiche sind gemäß dem Verwertungskonzept der Landeshauptstadt Düsseldorf zu untersuchen. Basierend auf diesen Untersuchungsergebnissen ist 6 Wochen vor Beginn der Maßnahme ein Aushubkonzept vorzulegen, in dem Separierungsmaßnahmen und Entsorgungswege (Art, Menge und Verbleib) aufgezeigt werden.

Inhalt des Konzeptes:

Massenermittlung der einzelnen Abfallklassen

Beschreibung des vorgesehenen Aushubverlaufes mit dem Ziel, eine weitestgehende Separierung der unterschiedlichen Abfälle (unter Berücksichtigung ihrer Schadstoffbelastung) zu gewährleisten Darstellung und Begründung der geplanten Verwertungs-/Beseitigungswege

Angaben zu den in Anspruch zu nehmenden Entsorgungsanlagen/-maßnahmen (Anschrift, Betreiber, evtl. Genehmigungsbescheide) (§§ 5,6,9,14, 47 Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG)

Von der Antragstellerin ist für die Baumaßnahme ein verantwortlicher Fachunternehmer (Fachgutachter mit einschlägigen Erfahrungen im Bereich Altlasten und Abfall) zu benennen, welcher gegenüber den bauausführenden Firmen weisungsbefugt ist und die Aushubmaßnahme, insbesondere die Separierungsmaßnahmen, begleitet.

(§§ 57 Abs. 1, 3, 5 i. V. m. 59 Landesbauordnung - BauO NRW)

Werden bei den Aushubmaßnahmen optische oder geruchliche Auffälligkeiten wie z.B. Müllablagerungen, Schlacken, Diesel-, Lösemittelgerüche o. ä. vorgefunden, sind die Erdarbeiten umgehend einzustellen und das Umweltamt – Untere Umweltschutzbehörde – (Tel. 89-21066, 89-25078) zu informieren. (§ 3 Abs. 1 - BauO NRW; § 5 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz - WHG; § 2 Abs. 1 Landesbodenschutzgesetz - LBodSchG)

Bei der Verwertung von Aushubmaterialien ist das Verwertungs-konzept der Landeshauptstadt Düsseldorf zu beachten. Bei einer Verwertung des Aushubmaterials außerhalb des Stadtgebietes Düsseldorf ist vorab eine Erlaubnis der am Einbauort zuständigen Behörde einzuholen. (§ 48 Abs. 2 WHG, § 6 Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG - i.V.m. § 12 Abs. 8 Bundesbodenschutzverordnung - BBodSchV)

Aushubmaterial, das keiner Wiederverwertung zugeführt werden kann, ist einer hierfür zugelassenen Entsorgungsanlage (z.B. Deponie) zuzuführen. Hierbei ist die Satzung über die Abfallentsorgung in der Landeshauptstadt Düsseldorf zu berücksichtigen. (§§ 15 Abs.1, 17 Abs.1 und 28 Abs.1 KrWG, § 4 der Satzung über die Abfallentsorgung in der Landeshauptstadt Düsseldorf)

Zur Herstellung von durchwurzelbaren Bodenschichten dürfen nur Materialien verwendet werden, welche die Vorsorgewerte nach Anhang 2 Nr. 4 der Bundesbodenschutzverordnung einhalten. (§ 6 BBodSchG)

Die Bauarbeiten sind insbesondere unter Einsatz von dem Stand der Technik entsprechenden erschütterungsarmen Baumaschinen, Geräten und Abtragsverfahren (z. B. Hydraulikbagger, Hydraulikzange, Radlader etc.) durchzuführen. (§ 22 BImSchG)

Die durch die Bauarbeiten verursachten Geräusche (Spundung, Baumaschinen, Geräte, Abtragsverfahren etc.), einschließlich Fahrzeugverkehr, dürfen die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) festgelegten gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte nicht überschreiten. Außerdem dürfen Bauarbeiten, inklusive Fahrzeugverkehr, nur werktags zur Tagzeit von 07.00 bis 20.00 Uhr stattfinden. (§§ 22, 24 BImSchG, § 66 BImSchG i. V. m. der AVV Baulärm)

Die Staubentwicklung ist bei den Bauarbeiten sowie beim Verladen und Transport der Abfälle durch geeignete Maßnahmen (z.B. ausreichendes Benetzen mit Wasser, und/oder Abdeckung mittels Schutzplanen, regelmäßiges Kehren der öffentlichen Straße) auf das technisch erreichbare Minimum zu reduzieren. (§ 22 BImSchG)

Gewässerbewirtschaftung:

Die bauzeitliche Überbauung der Inneren Südlichen Düssel als Baustelleneinrichtungsfläche ist frühzeitig im Vorfeld mit dem Umweltamt Düsseldorf und dem Gewässerunterhaltungspflichtigen (Stadtentwässerungsbetrieb Düsseldorf, Abteilung Wasserbau) abzustimmen. (§ 100 Abs. 1 WHG i. V. m. § 93 Abs. 1 und 2 LWG)

Der Beginn und das Ende der Arbeiten zur Errichtung des Torsionsbalkens sowie der Anpassung der Flügelwände am Düsseldurchlass sind dem Umweltamt Düsseldorf und dem Gewässerunterhaltungspflichtigen (Stadtentwässerungsbetrieb Düsseldorf, Abteilung Wasserbau) 5 Werktage vorher schriftlich mitzuteilen. (§ 100 Abs. 1 WHG i. V. m. § 93 Abs. 1 und 2 LWG)

Bauzeitliche Trübungen des Wassers der Inneren Südlichen Düssel durch die Bauarbeiten im Bereich des Gewässers sind durch geeignete Maßnahmen möglichst zu verhindern. (§ 5 Abs. 1 WHG)

Sollte es während der Bauzeit zu einer Gewässerverunreinigung oder einem Fischsterben kommen ist das Umweltamt Düsseldorf unverzüglich zu informieren. Außerhalb der Dienstzeit ist das Umweltamt Düsseldorf über die Alarmbereitschaft des Umweltamtes über die Feuerwehr Düsseldorf (0211/3889-0, 112) zu erreichen. (§ 5 Abs. 1 WHG)

A.3.24.2 - Stadtplanungsamt-

Die Gestaltung der Lärmschutzwände ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit den zuständigen Stellen der Stadt abzustimmen.

A.3.24.3 - Feuerwehr –

Es sind zusätzliche Zugänge im Bereich Stellwerk Benzenbergstraße sowie bei km 85,470 und 85,941 zu errichten.

Da die Tore gleichzeitig Angriffswege für die Einsatzkräfte sind, müssen sie sich durch geeignete Maßnahmen, z.B. mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223, durch die Einsatzkräfte der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr leicht und zu jeder Zeit öffnen lassen. Auf den Toren bzw. an den Zuwegungen sind eindeutige Kennzeichnungen in Absprache mit der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr anzubringen.

In Absprache mit der Feuerwehr und dem Stadtplanungsamt sind einzelne transparente Lärmschutzelemente im Bereich der Brückenbauwerke als sog. „Fenster“ anzuordnen.

Von der öffentlichen Verkehrsfläche bzw. den vorhandenen Feuerwehr-zufahrten Martinstraße (rückwärtig gelegen Kindertagesstätte) und Bachstraße (entspricht der vorgesehenen Baustraße) sind insbesondere für die Einsatzkräfte der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr geradlinige Zu- und Durchgänge erforderlich. Die Zu- und Durchgänge müssen > 2,50 m breit sein und die lichte Durchgangshöhe muss mindestens 2,00 m betragen.

Da der Gleiskörper bzw. die erforderlichen Zuwege zum Gleisbereich im Bereich Martinstraße und Bachstraße weiter als 50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegen, müssen die vorhandenen Zufahrten entsprechend der BauO NRW, § 5, (siehe auch VV BauO NRW) dauerhaft sichergestellt werden. Es ist auf Dauer sicherzustellen, dass die v.g. Zu- und Durchfahrten nicht durch parkende Fahrzeuge versperrt werden. Sperrvorrichtungen müssen sich mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223 öffnen lassen.

Bei den der Stellungnahme der Landeshauptstadt Düsseldorf vom 13.12.2016 aufgeführten Wegen muss unterschieden werden in

1. Wege außerhalb des Gleisbereichs und
2. in parallel geführte Wege im Gleisbereich.

Wie bereits aufgeführt, kann die Feuerwehr einer Einschnürung des Rettungs- und insbesondere Angriffswegverlaufes nur im Bereich der Tür in der Lärmschutzwand zustimmen. Die Wege von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zu diesen Türen müssen zur Sicherstellung effektiver Einsatzmaßnahmen mindestens 2,50 m breit sein, um hier Begegnungsverkehre zu ermöglichen. Vor den o.g. Türen (auf der Seite der Zuwegungen außerhalb des Gleisbereichs) sind aufgrund des eingeschränkten Begegnungsverkehrs jeweils mindestens 2,50 m x 2,50 m große Warte- bzw. Ausweichflächen anzuordnen. Die Türen sind an diesen Flächen einseitig anzuordnen. Offene Türblätter dürfen die Warte- bzw. Ausweichflächen nicht einschränken. Der Einschränkung der Wegbreite im Gleisbereich kann aufgrund der Bestandsituation und der zusätzlichen Breite durch den rechnerisch zu berücksichtigenden Wackelraum bzw. Schutzbereich zugestimmt werden.

Auch während der Bauphase müssen die Straßen und insbesondere die bestehenden baurechtlich erforderlichen Feuerwehrezufahrten der angrenzenden Gebäude für Fahrzeuge der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr jederzeit befahrbar sein.

Durch die neuen Lärmschutzwände dürfen die Sicherstellung der analogen und digitalen Funkkommunikation für BOS nicht gefährdet werden.

Im Rahmen der Bauauftragung eines Ingenieurbüros ist von diesem zur Sicherstellung aussagekräftiger Ergebnisse Kontakt mit dem Sachgebiet 37/42 der Feuerwehr Düsseldorf, Tel.: + 49 (0) 211-89-20224 Hotline, Fax: + 49 (0) 211-89-20280, E-Mail: funktechnik.feuerwehr@duesseldorf.de aufzunehmen.

Für den gesamten Streckenverlauf sind Feuerwehrpläne entsprechend der DIN 14095 in Absprache mit der örtlichen Brandschutzdienststelle (in Düsseldorf mit dem Sachgebiet 37/21-Strategische Planung und Einsatzorganisation) zu erstellen und der Feuerwehr in der geforderten Anzahl und Ausführung zur Verfügung zu stellen. Auskunft erteilt Abt. 37/21, feuerwehrplan@duesseldorf.de. Diese Pläne sowie alle weiteren Unterlagen für die Feuerwehr sind nach DIN 14095 ständig dem aktuellen Stand anzupassen und mindestens alle 2 Jahre von einer sachkundigen Person prüfen zu lassen.

In einem Einsatzfall sind die Einsatzkräfte frühzeitig vom Notfallmanagement der DB AG über Art und Umfang der Güterbeförderung, insbesondere bei Gefahrguttransporten, zu informieren, um den Einsatz von Personal und Einsatzgeräten zielgerichtet organisieren und steuern zu können.

Es ist seitens der Bahn sicherzustellen, dass bahntypische Einsatzszenarien von Einsatz- und Führungskräften praktisch trainiert werden können.

HP Bilk:

Auf die Lage des Aufzugmaschinenraumes bzw. der Notbedieneinrichtung ist am Zugang am Straßenniveau besonders hinzuweisen. Des Weiteren ist die Zugänglichkeit zum Aufzugmaschinenraum bzw. zur Notbedieneinrichtung mit der Feuerwehr abzustimmen. Auskunft erteilt Abt. 37/21, feuerwehrplan@duesseldorf.de.

Eisenbahnüberführungen:

Einer Reduzierung der Durchfahrtshöhen der EÜ Volmerswerther Straße, Martinstraße und Bachstraße kann aus einsatztaktischen Gründen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr **nicht** zugestimmt werden. Hierdurch ergeben sich zusätzliche einsatztaktische Zwangsstellen, die aufgrund des schon jetzt schwierigen straßenmäßigen Umfeldes der EÜs nicht hinzunehmen sind.

Die Vorhabenträgerin sagt, in der Gegenäußerung (Synopsen-Nr. 14) zu, dass auf eine Reduzierung der Durchfahrtshöhen der Eisenbahnüberführungen verzichtet wird, siehe lfd. Nr. 24. Aufgrund der detaillierten Planung und der dadurch gewonnenen, zusätzlichen Erkenntnisse, insbesondere auch durch weitere Untersuchungen und Begutachtung bezüglich der Standsicherheit, kann abweichend von der Darstellung in den Unterlagen zur Planfeststellung auf eine unterseitige Verstärkung an den Eisenbahnüberführungen Volmerswerther Straße, Martinstraße und Bachstraße verzichtet werden. Eine Reduzierung der Durchfahrtshöhen ist laut Vorhabenträgerin dadurch nicht mehr erforderlich.

Im Erörterungstermin vertieft die Feuerwehr (Synopsen-Nr. 14) ihre schriftliche Stellungnahme. Sie trägt vor, dass sie weiterhin darauf besteht, die Zuwegung zu den Türen in einer Breite von 2,50 m zu errichten. Die Vorhabenträgerin sagt eine Umsetzung dieser Forderung zu. Des Weiteren sagt die Vorhabenträgerin zu, dass das Lichtband im Bereich der Brücke bestehen bleibt und dadurch keine Verschlechterung zu erwarten ist.

A.3.24.4 - Verkehrsmanagement –

Reduzierungen von Durchfahrtshöhen sind entsprechend auszuschildern.

Die im Erläuterungsbericht unter 10.3. angesprochenen, erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche im Bereich der Straßen:

Völklinger Straße

Volmerswerther Straße

Martinstraße

Bachstraße

sind vor deren Realisierung mit dem Amt für Verkehrsmanagement Abt. 2.2, Frau Nüse, 0211 89-92997 oder Herrn Bürger, 0211 89-92996 mit dem Ziel einer Minimierung der Einschränkung aller Verkehrsteilnehmer abzustimmen.

Für die Genehmigung von Baustelleneinrichtungsflächen auf Flurstücken des Amtes für Verkehrsmanagement ist ein gesonderter Gestattungsvertrag mit der Abt. 66/5.3 abzuschließen. Für die Nutzung dieser Flächen ist ein Entgelt zu zahlen.

Hinweise:

Bezugnehmend auf die Ausführungen in Kap. 8 und 10.3 des Erläuterungsberichts, dementsprechend bauzeitliche Anpassungen an den Verkehrsanlagen vorgenommen werden, werden nachfolgende Hinweise vorgetragen:

Bei baulichen Veränderungen an den Eisenbahnüberführungen (s. Kap. 8) mit Folgenotwendigkeit bezüglich der städtischen Beleuchtungsanlagen ist Einvernehmen zur Anpassung der Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung für die spätere Ausleuchtung der Verkehrswege herzustellen.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle öffentlich genutzten Verkehrsflächen auch während der Baumaßnahmen gem. DIN 13201 auszuleuchten sind. Insofern während der Baumaßnahme die öffentliche Straßen- und Wegebeleuchtung abgeschattet oder demontiert wird, ist hierfür bauseitig Ersatz zu schaffen.

Im Rahmen der Baustelleneinrichtung ist dafür Sorge zu tragen, dass alle für die Ausleuchtung öffentlicher Straßen und Wege benötigten Beleuchtungsanlagen zugänglich sind.

Gasbeleuchtungsanlagen im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und im Schwenkbereich von Kranen sind entsprechend der einschlägigen Vorschriften zu sichern. Die Anlagen und sich hieraus ergebende Gefahren sind in dem SiGeKo-Plan besonders zu vermerken.

Insofern im Rahmen der Baustelleneinrichtung oder des Baustellenbetriebes Anpassungen von Lichtzeitanlagen notwendig werden, sind die zugehörigen Unterlagen (Verkehrszeichenplan und Signallageplan) rechtzeitig der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zur An-

ordnung vorzulegen. Die Kosten für die Anpassungsmaßnahmen sind durch die Vorhabenträgerin zu übernehmen, die auch die terminliche Abfolge der Anpassungs- und Änderungsmaßnahmen mit der zu beauftragenden Signalbaufirma zu klären hat.

Im Bereich der Aufgrabungen oder Überbauungen von öffentlichen Straßen und Wegen sind vorher Leitungsbestandspläne zu fertigen und ggf. mit den jeweiligen Leitungsträger abzustimmen. Auch im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen muss die Zugänglichkeit zu Leitungstrassen gewährleistet bleiben.

A.3.24.5 - Stadtentwässerungsbetrieb –

Stützbauwerk zwischen Düsselbach und Bachstraße

Hier ist eine neue Schallschutzwand geplant. Die Gründung erfolgt über Pfähle auf dem Bahngelände. Da im Bereich Bachstraße und östlich Bachstraße öffentliche Entwässerungsanlagen gekreuzt werden, sind im Rahmen der Schallschutzplanung und -errichtung folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

eine Beweissicherung der Kanalisationsanlagen durch einen öffentlich bestellten Gutachter vor Baubeginn und nach der Erstellung ist zwingend erforderlich

die genaue Lage des Kanals ist vor Baubeginn durch Vermessung zu ermitteln

die Abstände der Pfähle zur Außenkante des Kanals (hierbei ist die Wandstärke des Kanals zu berücksichtigen) dürfen 1,00 m nicht unterschreiten

der für den Kanal schadensfreie Einbau der Pfähle ist nachzuweisen (z.B. erschütterungsfreier Einbau)

Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die vorgenannten Vorgaben ebenfalls für den Bereich Weberstraße zu berücksichtigen sind. Auch hier kreuzt die geplante Schallschutzwand eine öffentliche Entwässerungsanlage.

Temporär zu errichtende Anlagen

Für die Umsetzung der Maßnahme sind mehrere Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) vorgesehen. Im Bereich östlich der EÜ Bachstraße ist eine BE-Fläche geplant, in der von südlicher Richtung her ein öffentlicher Mischwasserkanal Ei 1270/1900 das Gelände

kreuzt. Diese Kanalisationsanlage liegt teilweise in unbefestigtem Gelände, so dass es durch Überführung mit schwerem Gerät oder Lagerung von hochlastigen Bauelementen o.ä. zu negativen Beeinträchtigungen oder Schädigungen des Kanals kommen kann.

Aus diesem Grund sind für die Errichtung der vorgenannten BE-Fläche folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

eine Beweissicherung der Kanalisationsanlagen durch einen öffentlich bestellten Gutachter ist vor und nach Errichtung der BE-Fläche durchzuführen

bei zusätzlichen Belastungen sind statische Berechnungen durch einen unabhängigen Statiker durchzuführen und vor Nutzung der BE-Fläche dem Stadtentwässerungsbetrieb vorzulegen, gegebenenfalls sind nach Vorgabe des Statikers erforderliche Schutzvorkehrungen (z.B. Schutzschicht aus Schotter; Stahlplatten) zu treffen

Dem Stadtentwässerungsbetrieb sind nach Konkretisierung der Planung die Planungsunterlagen zur Genehmigung vorzulegen.

A.3.24.6 - Garten-, Friedhofs- und Forstamt -

Da das Vorhaben innerhalb der bebauten Ortslage liegt, ist die Baumschutzsatzung der Stadt Düsseldorf anzuwenden.

Die Flächen östlich der Martinstraße werden durch das Jugend, Umwelt- und Gartenamt sowie die Feuerwehr genutzt. Die Zufahrt zum Gelände ist versiegelt. Die Teilflächen auf dem Gelände stellen sich als Brachfläche dar. Nichtgenutzte alte Kellerräume sind Bestandteil der Fläche.

Unter der Maßgabe, dass die heutigen Nutzungen uneingeschränkt weiter bestehen bleiben können, und die sich aus der benachbarten KiTa ergebenden Sicherheitsanforderungen berücksichtigt werden, ist eine Baustelleneinrichtungsfläche möglich. Hier ist ein entsprechender Nutzungsvertrag mit dem Garten-, Friedhofs- und Forstamt abzuschließen.

Im Zuge des Vorhabens ist vor Baubeginn eine Beweissicherung durchzuführen.

Rodungen von Baum-, Strauch- und Grünbeständen sind nur außerhalb der Vegetationsperiode in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. zulässig.

Der Baumbestand im Umfeld des Vorhabens ist gemäß DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 zu erhalten und zu schützen.

Es ist eine ökologische Baubegleitung zu beauftragen.

Der Beginn und das Ende der Arbeiten sind der UNB telefonisch 0211/89-94848 oder per Fax 0211/89-29273 oder per mail guenter.albrecht@duesseldorf.de anzuzeigen.

Nach Abschluss der Arbeiten ist eine förmliche Abnahme mit den beteiligten Ämtern durchzuführen.

A.4 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.5 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

B.1.1.1 Anlass und Ziele des Vorhabens

Im Stadtteil Düsseldorf-Bilk sollen zukünftig neben S-Bahnen auch Züge des Regionalverkehrs halten. Zu diesem Zweck soll auf Höhe des bestehenden S-Bahnsteigs ein zusätzlicher Regionalbahnsteig errichtet werden. Der neue Regionalhalt wird als Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 215 m parallel zum vorhandenen S-Bahnsteig geplant. Hierfür sind die Anpassung der Gleistrassierung, der signaltechnischen Anlagen und der Oberleitungsanlage erforderlich.

Der Bf. Düsseldorf-Bilk liegt in km 86,310 an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke 2550 Hauptbahn Aachen Hbf – Kassel Hbf.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) beabsichtigen die Errichtung eines Regionalhaltes an den Ferngleisen des Bf. Düsseldorf-Bilk. Durch diese Maßnahme soll die Verknüpfung der Reisendenströme des Regionalverkehrs

mit denen des städtischen S-Bahn-Verkehrs verkehrstechnisch optimiert werden.

B.2 Verfahren

B.2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG und die DB Station & Service AG (Vorhabenträgerin) haben mit Schreiben vom 15.02.2016, Az.: I.TP-W-P Jü, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben Einrichtung Regionalhalt Bf. Düsseldorf-Bilk“, Bahn-km 84,905 – 87,455 der Strecke 2550 Aachen - Kassel beantragt. Der Antrag ist am 15.02.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Mit Schreiben vom 07.03.2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.2.2 Anhörungsverfahren

B.2.2.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Bezirksregierung Düsseldorf (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Unfallversicherung Bund und Bahn
2.	Landeshauptstadt Düsseldorf
3.	Polizeipräsidium Düsseldorf
4.	LEV NRW – Landeseisenbahnverwaltung NRW
5.	LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
6.	LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
7.	Rheinbahn AG
8.	VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
9.	Bergisch-Rheinischer Wasserverband
10.	Regiobahn GmbH
11.	Vodafone GmbH
12.	Neuss-Düsseldorfer-Häfen
13.	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
14.	BR, Dezernat 22 Kampfmittelbeseitigung/Gefahrenabwehr
15.	BR, Dezernat 35 Denkmalschutz
16.	BR, Dezernat 51 Höhere Naturschutzbehörde
17.	BR, Dezernat 52 Obere Abfallwirtschaftsbehörde
18.	BR, Dezernat 53 Obere Immissionsschutzbehörde
19.	BR, Dezernat 54 Obere Wasserbehörde

Im Rahmen der Beteiligungsfrist haben folgende TÖB und Leitungsträger keine Stellungnahmen abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Rheinbahn AG
2.	Regiobahn GmbH
3.	Neuss-Düsseldorfer-Häfen

Folgende TÖB und Leitungsträger haben keine Bedenken gegen die Maßnahme:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Polizeipräsidium Düsseldorf
2.	LEV NRW Landeseisenbahnverwaltung NRW
3.	LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
4.	VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
5.	Bergisch-Rheinischer Wasserverband
6.	BR, Dezernat 35 Denkmalschutz
7.	BR, Dezernat 52 Obere Abfallwirtschaftsbehörde
8.	BR, Dezernat 53 Obere Immissionsschutzbehörde
9.	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen Hinweise oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Unfallversicherung Bund und Bahn
2.	Landeshauptstadt Düsseldorf
3.	LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
4.	BR, Dezernat 22 Kampfmittelbeseitigung/Gefahrenabwehr
5.	BR, Dezernat 51 Höhere Naturschutzbehörde
6.	BR, Dezernat 54 Obere Wasserbehörde
7.	Vodafone GmbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung

B.2.2.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Düsseldorf in der Landeshauptstadt Düsseldorf vom 07.11.2016 bis 06.12.2016 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Landeshauptstadt Düsseldorf am 29.10.2016 im Amtsblatt Nr. 42/43 ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 20.12.2016.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind 5 Einwendungsschreiben von privat Betroffenen eingegangen.

Form- und Fristgerecht

Im Rahmen der Offenlage und der anschließenden Einwendungsfrist bzw. nach Wiedereinsetzung in den vorigen Stand/Nachreichung einer form- und fristgerechten Einwendung wurden von drei Personen form- und fristgerecht Einwendungen erhoben. Eine Einwendung ist bei der Anbringungsbehörde (Stadt Düsseldorf) rechtzeitig am 19.12.2016 eingegangen, jedoch war diese nicht unterschrieben. Aber die Anbringungsbehörde hat den Einwender nicht auf die fehlende Unterschrift hingewiesen. Die Bezirksregierung Düsseldorf als Anhörungsbehörde hat festgestellt, dass dieses Verschulden zulasten der Behörde geht. Daher hat der Einwender seine Einwendung unterschrieben am 22.01.2017 zugefaxt. Diese Einwendung wird im Verfahren berücksichtigt.

Verfristete Einwendungen

Darüber hinaus wurden von einer Person und einer Erbengemeinschaft Einwendungen erhoben, die am 21.12.2016 und damit nach Fristablauf (20.12.2016) eingegangen sind. Durch Einzelschreiben mit Datum vom 19.01.2017 wurde den Einwendern mitgeteilt, dass deren Einwendungen offensichtlich verfristet waren. Die betroffenen Einwender haben der Anhörungsbehörde keine Gründe für eine Prüfung einer Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand vorgebracht. Demnach konnten drei Einwendungen berücksichtigt werden, zwei mussten mangels Nachholung unberücksichtigt bleiben.

B.2.2.3 Vereinigungen

Dem **Landesbüro der Naturschutzverbände NRW**, wurden mit Schreiben vom 17.01.2017 die Planunterlagen digital auf CD zur Verfügung gestellt. Im Schreiben wurde auf die bereits erfolgte Offenlage durch das Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf hingewiesen. Dem Landesbüro wurde eine angemessene Frist zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 14.02.2017 eingeräumt.

B.2.2.4 Erörterung

Gegen den Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen sind Hinweise der Träger öffentlicher Belange sowie private Einwendungen erhoben worden.

Die vorläufige Stellungnahme vom 13.12.2016 und die abschließende Stellungnahme vom 06.04.2017 der Landeshauptstadt Düsseldorf sowie alle anderen Stellungnahmen der TÖB und der Leitungsträger sowie die Einwendungen der Privateinwender wurden durch die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 13.04.2017 der Vorhabenträgerin zur Erstellung einer Synopse übersandt. Mit E-Mail vom 07.06.2017 hat die Vorhabenträgerin die Gegenäußerung (Synopse) zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der Leitungsträger, der Fachdezernate und des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW sowie zu den privaten Einwendungen der Anhörungsbehörde vorab zugeschickt und zeitnah schriftlich eingereicht.

Nach Eingang wurde die Synopse allen Verfahrensbeteiligten mit der Bitte um Überprüfung/Änderung der eigenen Stellungnahme/Einwendung zugeschickt. Die Anhörungsbehörde hat mit Blick auf den Erörterungstermin, die Synopse der Vorhabenträgerin bezüglich der Nummern 9, 12, 20 und 26 moniert und eine Präzisierung der Gegenäußerung zu den drei Privateinwendungen und der Stellungnahme des Umweltamtes gefordert um einem Dissens vorzubeugen. Die Änderungen der Synopse sind Gegenstand des Verfahrens geworden und wurden den Betroffenen übersandt.

Die Stellungnahmen der TÖB, der Leitungsträger und der Fachdezernate sowie die aufgrund der Offenlage der Planunterlagen erhobenen privaten Einwendungen wurden am 19.10.2017 in der Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf bei der Bezirksregierung Düsseldorf im Raum CE 500 erörtert. Hierzu wurden die Fachdezernate, die TÖB und die Leitungsträger mit Schreiben vom 25.09.2017 und die Privateinwender mit Schreiben vom 06.10.2017 eingeladen. Der Einladung war der jeweilige Text der Gegenäußerung zur Stellungnahme bzw. zur Einwendung beigelegt.

Der Termin des Erörterungstermins wurde im Düsseldorfer Amtsblatt Nr. 42/43 am 07.10.2017 öffentlich bekannt gemacht.

Wegen des Ergebnisses des Erörterungstermins wird auf die nach §§ 73 Abs. 6 i. V. m. 68 Abs. 4 VwVfG gefertigte Niederschrift (Ergebnisprotokoll) verwiesen.

B.2.2.5 Deckblatt

- entfällt -

B.2.2.6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Unter dem 12.12.2017 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

B.3 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.3.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. 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.3.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1

Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der DB Netz AG.

B.4 Umweltverträglichkeit

B.4.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Zur Überprüfung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich ist, wurde vom Vorhabenträger eine Umwelterklärung gemäß Umwelteleitfaden des Eisenbahnbundesamtes Teil II erstellt. Als Ergebnis der Umwelterklärung (Screening nach § 3c UVPG) ist eine UVP-Pflicht nicht zu erwarten.

Es werden im Zuge der geplanten Baumaßnahme unversiegelte Flächen außerhalb des Gleisbereiches (Planumsschutzschicht) bauzeitlich beansprucht. Im Rahmen der Abarbeitung der Eingriffsregelung nach Landschaftsgesetz NRW (LG NW) wurde ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LFB, Unterlage 11) erstellt, der die Eingriffe in Natur und Landschaft beziffert und bewertet sowie die Kompensation nachweist.

B.4.2 Umweltauswirkungen

B.4.2.1 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

Die vorliegende zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen beruht auf einer nicht technischen Zusammenfassung, den umweltbezogenen Einwendungen der Träger öffentlicher Belange sowie den, in Hinblick auf die Schutzgüter, relevanten Einwendungen im Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit. Im Stadtteil Düsseldorf-Bilk sollen zukünftig neben S-Bahnen auch Züge des Regionalverkehrs halten. Zu diesem Zweck soll auf Höhe des bestehenden S-Bahnsteigs ein zusätzlicher Regionalbahnsteig errichtet werden. Der neue Regionalhalt wird als Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 215 m parallel zum vorhandenen S-Bahnsteig geplant. Hierfür sind die Anpassung der Gleistrassierung, der signaltechnischen Anlagen und der Oberleitungsanlage erforderlich. Der Bf. Düsseldorf-Bilk liegt in km 86,310 an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke 2550 Hauptbahn Aachen Hbf – Kassel

Hbf. Die Landeshauptstadt Düsseldorf und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) beabsichtigen die Errichtung eines Regionalhaltes an den Ferngleisen des Bf. Düsseldorf-Bilk. Durch diese Maßnahme soll die Verknüpfung der Reisendenströme des Regionalverkehrs mit denen des städtischen S-Bahn-Verkehrs verkehrstechnisch optimiert werden.

Alternativen

Zumutbare Alternativen sind nicht erkennbar.

Ziel der Maßnahmen ist eine Entflechtung von Güter- und Personenverkehr sowie von Nah- und Fernverkehrszügen, um einen reibungslosen Betriebsablauf und langfristig ein höheres Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Diese Verbesserung und Steigerung ist mit der vorhandenen Schieneninfrastruktur nicht zu realisieren.

Ohne die Umsetzung der Planungen zu dieser Maßnahme könnten die verkehrlichen Zielsetzungen nicht erreicht werden.

Ohne die geplanten Maßnahmen ist es nicht möglich, ausreichende Kapazitäten für eine reibungslose Abwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens sicherzustellen. Somit können die angestrebten Ziele bei Verwirklichung der Null-Variante nicht erreicht werden, sie kann daher nicht in Betracht gezogen werden.

Durch die weitgehende Beschränkung der Eingriffe auf vorhandenes Bahngelände bzw. auf anthropogen veränderte Böden sowie aufgrund der bestehenden Vorbelastung (Straßen- und Schienenverkehr) und vor dem Hintergrund der rel. kurzfristigen Wiederherstellbarkeit sind die Auswirkungen auf die Umwelt bei Beachtung der Vermeidung-/Verminderungs- und Schutzmaßnahmen als nicht nachhaltig und erheblich einzustufen.

Baubedingt werden Biotopstrukturen von geringer bis mittlerer Bedeutung auf innerstädtischen anthropogen veränderten Böden in Anspruch genommen. Dabei kommt es zu einem nachhaltigen nicht vermeidbaren Eingriff in die Freizeitanlage südlich des Einkaufszentrums „Düsseldorf Arcaden“ durch eine bauzeitlich erforderliche Baustelleneinrichtungsfläche.

Durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen werden die Auswirkungen auf Natur und Umwelt auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt.

Eine Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach §44 Abs. 1 BNatSchG für die geschützten Arten nach Anhang IV der FFH-RL bzw. Art. 1 VS-RL wurde in dem Land-

schaftspflegerischen Fachbeitrag (LFB; Unterlage 11) durchgeführt. Die daraus resultierenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wurden übernommen.

Umweltauswirkungen gemäß 16. BImSchV

Die Beurteilung der zukünftigen Schallentwicklung erfolgte nach der insoweit einschlägigen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).

Schallschutzmaßnahmen kommen gemäß § 1 der 16. BImSchV dann in Betracht, wenn es sich um einen „Bau“ oder eine „wesentliche Änderung“ von Schienenwegen der Eisenbahnen oder von öffentlichen Straßen handelt.

Eine Änderung ist wesentlich, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise, eine Straße um einen oder mehrere Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung sind in Unterlage 12 dargelegt.

Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Umwelt

Um die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes so gering wie möglich zu halten, sind während der Bauphase folgende Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahmen zu berücksichtigen:

- V1CEF - Artenschutzrechtlich optimierter Bauablauf
- V2 - Wiederverwertung/ Entsorgung von Abfällen
- V3 - Oberbodenschutz
- V4 - Gewässerschutz

Zum Schutz angrenzender Gehölze und zu erhaltender Gehölze im Baufeld sind die Vorschriften der DIN 18920 und RAS-LP4 zu berücksichtigen und einzuhalten.

Lärm- und Abgasbelastungen durch Baufahrzeuge und Baumaschinen sind durch geeignete Maßnahmen zu begrenzen (z.B. Einsatz von lärmgedämpften Maschinen). Die Baufahrzeuge sind ordnungsgemäß zu inspizieren. Bodenverunreinigungen bei der Lagerung von Stoffen und bei der Demontage von Bauteilen sind zu vermeiden

Weitere Hinweise sind dem LFB (Unterlage 11) zu entnehmen.

Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen

In Düsseldorf Bilk besteht nach den Kriterien der 16.BImSchV Anspruch auf Lärmvorsorge an 91 Gebäuden tags und an 97 Gebäuden nachts aus dem erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg

Für die betroffenen Gebäude wurde ein Variantenvergleich über aktive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind in Unterlage 12.1 dargestellt.

Insgesamt werden Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 805 m und einer Höhe von 4 m über SO vorgesehen.

Es verbleiben 66 Gebäude an denen der Immissionsgrenzwert für den Tag und 98 Gebäude, an denen der Immissionsgrenzwert für die Nacht überschritten ist. Für diese Gebäude besteht Anspruch auf Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Details zu den betroffenen Gebäuden sind in Anlage 12.1.2 und 12.1.3 aufgeführt.

Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen

Im Einklang mit der geltenden Rechtsprechung wurden für die Beurteilung der baubedingten Emissionen aus den Umbaumaßnahmen in Düsseldorf-Bilk die Richtwerte der AVV Baulärm angehoben und ein projektspezifischer Richtwert angesetzt, da die Vorbelastung aus dem Schienenverkehrslärm die Richtwerte der AVV Baulärm überschreitet.

Nach dem vorliegenden Planungsstand kann davon ausgegangen werden, dass lärmintensive Tätigkeiten nicht in den Nachtzeitraum fallen. Wegen der Nähe der nächstgelegenen Gebäude zu den geplanten Baumaßnahmen werden die projektspezifischen Richtwerte im Tageszeitraum und insbesondere im Nachtzeitraum überschritten, weshalb für einzelne Baumaßnahmen die Durchführung im Beurteilungszeitraum Tag festgelegt wird.

Um die betroffenen Gebäude zu schützen, müssten temporäre Schallschutzmaßnahmen um die Bauflächen angeordnet werden. Da der Abstand zu den Gebäuden teilweise nur wenige Meter beträgt und die Baumaschinen in ihrer Beweglichkeit nicht eingeschränkt werden können, es sich teilweise um wandernde Baustellen handelt, wären aufwendige Umbaumaß-

nahmen für einzelne Arbeitsschritte notwendig, was zu einer deutlichen Verlängerung der Bauzeit führen würde. Dennoch wären an den nächstgelegenen Gebäuden die projektspezifischen Richtwerte teilweise noch nicht eingehalten. Die Beurteilungspegel liegen jedoch teilweise deutlich unter der Vorbelastung. Deshalb werden temporäre Schallschutzmaßnahmen als unverhältnismäßig angesehen.

Darüber hinausgehende Beeinträchtigungen werden als hinnehmbar angesehen.

Für die Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach aus der Beurteilung nach 16. BImSchV soll geprüft werden, ob die Umsetzung dieser Maßnahmen vor Baubeginn abgeschlossen werden kann, um einen gewissen Grundschutz während der Bauarbeiten zu gewährleisten.

Die detaillierten Berechnungen zum Baulärm sind in der Anlage 12.2 dargestellt.

Die Beurteilung von Baulärm ist in mehreren Gesetzen und Verordnungen geregelt. Hierzu zählt vor allem die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm)“, in der die anzuwendenden Richtwerte, Vorschriften zur Messung von Baulärm und Vorgaben zur Beurteilung der Ergebnisse festgesetzt sind. In der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV)“ ist festgelegt, welche Baumaschinen in Betrieb genommen werden dürfen und welche Anforderungen diese erfüllen müssen.

Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen

Die Prognoseberechnungen der Erschütterungsimmissionen wurden für ein messtechnisch untersuchtes Objekt (Gebäude) im Planfeststellungsgebiet durchgeführt, welches in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Bahntrasse befindet. Die Lage des Messobjekts ist in dem Übersichtslageplan, Anlage 12.3.1 dargestellt.

Die prognostizierte Erschütterungsbelastung an dem Messobjekt für den Prognose Nullfall und den Prognosefall ohne Erschütterungsschutzmaßnahmen zeigt, dass das Signifikanzkriterium „Überschreitung der Anhaltswerte bei gleichzeitiger Zunahme der Erschütterungsbelastung um mehr als 25%“ nicht erfüllt wird.

Bezüglich des prognostizierten sekundären Luftschalls ist das Signifikanzkriterium „Überschreitung der aus der 24 BImSchV abgeleiteten Beurteilungspegel bei gleichzeitiger Zunahme der sekundären Luftschallbelastung um mehr als 3 dB(A)“ ebenfalls nicht erfüllt. Die Anforderungen hinsichtlich des sekundären Luftschalls werden durchwegs eingehalten.

Berechnet wurden des Weiteren sogenannte Einwirkungsbereiche für die maßgeblichen Situationen. Der Einwirkungsbereich gibt den Abstand zur Streckenachse der Bahnstrecke an, ab dem mit einer Einhaltung der Anhaltswerte zu rechnen ist.

Die Prognoseberechnungen ergaben, dass in zwei Bereichen mit schützenswerter Bebauung mit einer deutlichen Zunahme der Erschütterungsimmissionen und Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 zu rechnen ist.

Im Zuge einer Abwägung wurden Erschütterungsschutzmaßnahmen in Form von besohlenen Schwellen ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle stellt den Bereich der erforderlichen Erschütterungsschutzmaßnahmen dar:

Kilometer bezogen auf Strecke 2550	Gleisnr.	Schutzmaßnahme	(Mehr-) Kosten
Km 85.340 - Km 85.440	6	Schwellenbesohlung	9.000 €
Km 85.607 - Km 85.807 *)	5+6	Schwellenbesohlung	36.000€

*) nur bei Holzbalkendecken notwendig

Tabelle 5: Bereich der erforderlichen Erschütterungsschutzmaßnahmen

Die Prognoseberechnungen ergaben, dass mit den vorgesehenen Maßnahmen in dem Wohngebiet entlang der Benzenbergstr. (km 85,607 - km 85,807) voraussichtlich keine Betroffenen durch Erschütterungen mehr vorliegen werden. Erschütterungsschutz wird hier allerdings nur notwendig, wenn Gebäude Holzbalkendecken aufweisen. Zwischen km 85,340 - km 85,440 können trotz Erschütterungsschutz vereinzelte Restbetroffenheiten im Nachtzeitraum nicht ausgeschlossen werden. Andere Erschütterungsschutzmaßnahmen mit eventuell besserer Schutzwirkung wurden für diesen Bereich jedoch als unverhältnismäßig beurteilt.

Untersuchung zu baubedingten Erschütterungsimmissionen

Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass Mindestabstände zum Schutze der Bausubstanz anliegender Häuser bei besonders erschütterungsintensiven Bauarbeiten nicht unterschritten werden. Des Weiteren sind bei erschütterungsträchtigen Arbeiten über einen längeren Zeitraum Einschränkungen der Arbeitsdauer zu beachten, um eine unzumutbare Belästigung der Anwohner im Sinne der DIN 4150 Teil 2 zu vermeiden. Dies gilt speziell bei der Erstellung der Fundamente zu den Lärmschutzwänden.

Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

Die Strecke verläuft im Abschnitt der geplanten Baumaßnahmen durch großstädtische Siedlungs- und Gewerbeflächen. Schutzgebiete sind durch die geplanten Maßnahmen nicht betroffen.

Schutzgut „Mensch“

EMV

Der untersuchte Bereich von km 85,0 bis 87,0 wird nach den Baumaßnahmen keine Orte oder Stellen enthalten, an denen die 26. BImSchV. nicht eingehalten wird.

Es wurde eine Berechnung der magnetischen Flussdichte und der elektrischen Feldstärke nach 26. BImSchV. für den Frequenzbereich von 1Hz bis 10MHz vorgenommen.

Im ungünstigsten Fall wird der Grenzwert der 26. BImSchV. - im Untersuchungsbereich am Ort mit Daueraufenthalt - bei der magnetischen Flussdichte zu 19% und bei der elektrischen Feldstärke zu 49,2% ausgeschöpft.

Es besteht kein Erfordernis feldminimierende Maßnahmen zu ergreifen, wie z.B. separate Rückleiter oder Erdseile.

Der EMV-Personenschutz ist vollständig gegeben.

Schall

Für den unmittelbaren Baubereich sind bauzeitlich Auswirkungen durch Lärm- und Abgase infolge der Bauarbeiten und des Baustellenverkehrs (Transport von Baumaterial) zu erwarten. Hierdurch betroffen sind die Wohnfunktion sowie die Feierabenderholung.

Insbesondere ist hier die Inanspruchnahme der Freizeitanlage (Spiel und Bolzplatz) südlich des Einkaufszentrums zu nennen. Teilflächen dieser Anlage müssen als Baustelleneinrichtungsfäche und Baustellenzuwegung genutzt werden. Dadurch werden die möglichen Freizeitaktivitäten erheblich eingeschränkt.

Eine Beeinträchtigung der Wohn-/Erholungsfunktion während der Bauzeit kann auch bei Beachtung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden.

Schutzgut „Tiere und Pflanzen“

Grundlage zur Ermittlung der prüfrelevanten Arten ist in Nordrhein-Westfalen die vom LANUV erstellte „Liste der planungsrelevanten Arten“.

Der von der Baumaßnahme betroffene Raum befindet sich im Quadranten 4 des Mess-tischblattes Düsseldorf (TK 4706).

Hierrunter werden eine Fledermausart, 10 Vogelart, eine Amphibienart und eine Libellenart für den Bereich gelistet.

Zum Schutz der Avifauna müssen die Rodungsarbeiten gemäß § 64 LG NW außerhalb der Brutzeiten der Vögel in der Zeit vom 1.10. bis 28.02. erfolgen und sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

Der Ausgangszustand bzw. mindestens ein gleichwertiger Zustand kann nach Beendigung der Bauphase wiederhergestellt werden.

Schutzgut „Wasser“

Grundsätzlich sind das Grundwasser und der Düsselbach während der Bautätigkeiten durch den Eintrag von Schadstoffen (insbesondere durch lösliche und mobile Spurenstoffe durch Maschineneinsatz oder Unfälle) gefährdet. Dies ist durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden. Bei Beachtung der geltenden technischen Vorschriften zur Beseitigung von ggf. freigesetzten, wassergefährdenden Betriebsmitteln, Schadstoffen u.a. ist eine Minderung der Grundwasser- und Fließwasserqualität weitestgehend auszuschließen.

Bauzeitliche Eintrübungen des Wassers des Düsselbaches durch die Bauarbeiten im Gewässer sind nicht vermeidbar. Die Bautätigkeiten zur Erstellung eines Torsionsbalkens erfolgen jedoch nicht im Gewässer sondern außerhalb des Uferbereiches sowie oberhalb des Durchlasses.

Schutzgut „Klima, Luft“

Durch die Baumaßnahme sind keine Auswirkungen auf das Klima oder die Luftqualität zu erwarten. Bauzeitlich kommt es jedoch zu einer erhöhten Schadstoffemission durch den Baustellenverkehr. Dieses lässt sich jedoch nicht vermeiden.

Schutzgut „Landschaft“

Durch die Baumaßnahme kommt es zu temporären Verlusten von Gehölzstrukturen und damit zu einem temporären Eingriff in das Landschafts- bzw. Ortsbild. Unter Berücksichtigung der innerstädtischen Lage der Baumaßnahme und der relativ kurzfristigen Wiederherstellbarkeit der Gehölzstrukturen sowie der zu erhaltenden angrenzenden Gehölze werden die temporären Eingriffe als nicht erheblich und nachhaltig in Bezug auf das Landschafts-/Ortsbild bewertet.

Schutzgut „Boden“

Die Böden im Planungsraum sind aufgrund der innerstädtischen Lage stark anthropogen überformt, so dass eine Betroffenheit schutzwürdiger Böden ausgeschlossen werden kann.

Weiterhin wurde für die Baumaßnahme ein sog. BOVEK (Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept) erstellt, das die Behandlung und Entsorgung von belasteten Böden sowie den Ein- und Ausbau von anzulieferndem und zu entsorgendem Bodenmaterial festlegt.

Erhebliche, nachhaltige Eingriffe in Bezug auf das Schutzgut Boden sind, bei Beachtung der Vermeidungs-/Verminderungsmaßnahmen, nicht zu erwarten.

Aufgrund der temporären Wirkungen und der innerstädtischen Vorbelastungen werden die Eingriffe als nachrangig betrachtet.

Schutzgut „Kultur und Sachgüter“

Eine Betroffenheit von denkmalrechtlich geschützten Objekten ist auszuschließen.

B.4.2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen

Umweltverträglichkeit

Zur Überprüfung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich ist, wurde vom Vorhabenträger eine Umwelterklärung gemäß Umwelteleitfaden des Eisenbahnbundesamtes Teil II erstellt. Als Ergebnis der Umwelterklärung (Screening nach § 3c UVPG) ist eine UVP-Pflicht nicht zu erwarten.

Es werden im Zuge der geplanten Baumaßnahme unversiegelte Flächen außerhalb des Gleisbereiches (Planumsschutzschicht) bauzeitlich beansprucht. Im Rahmen der Abarbeitung der Eingriffsregelung nach Landschaftsgesetz NRW (LG NW) wurde ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LFB, Unterlage 11) erstellt, der die Eingriffe in Natur und Landschaft beziffert und bewertet sowie die Kompensation nachweist.

Betriebsbedingten Schallimmissionen

In Düsseldorf Bilk besteht nach den Kriterien der 16.BImSchV Anspruch auf Lärmvorsorge an 91 Gebäuden tags und an 97 Gebäuden nachts aus dem erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg

Für die betroffenen Gebäude wurde ein Variantenvergleich über aktive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind in Unterlage 12.1 dargestellt.

Insgesamt werden Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 805 m und einer Höhe von 4 m über SO vorgesehen.

Baubedingten Schallimmissionen

Im Einklang mit der geltenden Rechtsprechung wurden für die Beurteilung der baubedingten Emissionen aus den Umbaumaßnahmen in Düsseldorf-Bilk die Richtwerte der AVV Baulärm angehoben und ein projektspezifischer Richtwert angesetzt, da die Vorbelastung aus dem Schienenverkehrslärm die Richtwerte der AVV Baulärm überschreitet.

Nach dem vorliegenden Planungsstand kann davon ausgegangen werden, dass lärmintensive Tätigkeiten nicht in den Nachtzeitraum fallen. Wegen der Nähe der nächstgelegenen Gebäude zu den geplanten Baumaßnahmen werden die projektspezifischen Richtwerte im Tageszeitraum und insbesondere im Nachtzeitraum überschritten, weshalb für einzelne Baumaßnahmen die Durchführung im Beurteilungszeitraum Tag festgelegt wird.

Betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen

Erschütterungseinwirkungen sind Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), die von Menschen in schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen der anliegenden Gebäude als störend bzw. belästigend empfunden werden können. Die in die Gebäude übertragenen mechanischen Schwingungen können als Vibrationen bzw. Erschütterungen sensorisch (Tastsinn, Ganzkörperempfindung) wahrgenommen werden oder als von schwingenden Raumbegrenzungsflächen abgestrahlter sogenannter sekundärer Luftschall gehört werden.

Im Gegensatz zu den Schalleinwirkungen gibt es für Erschütterungseinwirkungen keine gesetzlich festgelegten Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren. Die Untersuchung und Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen erfolgt nach der DIN 4150, Teil 2, der sekundäre Luftschall wird anhand von abgeleiteten Richtwerten für Innengeräuschpegel bewertet.

Die erschütterungstechnische Untersuchung zur Planfeststellung ist in Anlage 12.3 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

EMV

Aufgrund der berechneten geringen Emissionen von elektrischen und magnetischen Feldern, bestehen keine problematischen Umweltauswirkungen auf Lebewesen – siehe 9.2.1.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen erweisen sich, soweit sie nicht vermieden bzw. kompensiert werden können, insgesamt als hinnehmbar.

B.5 Materielle rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.5.1 Planrechtfertigung

Zu den materiellen Schranken der Planfeststellung gehört das Erfordernis der Planrechtfertigung. Die Planung eines raumbedeutsamen Bauvorhabens trägt ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst, sondern sie ist im Hinblick auf die von ihr ausgehende Einwirkung auf Rechte Dritter und die Umwelt für die jeweilige konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig.

Die Planrechtfertigung ist gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.12.1985 - 4 C 59/82, BVerwGE 72, 282 [284]). Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.11.1989 - 4 C 41/88, BVerwGE 84, 123 [130]). Vielmehr geht es bei der Planrechtfertigung nur um die Frage, ob das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachplanungsgesetzes, vernünftigerweise geboten ist (st.Rspr.; vgl. BVerwG, Urteil vom 07.07.1978 - 4 C 79/76, BVerwGE 56, 110 [118 f.]; Urteil vom 22.03.1985 - 4 C 15/83, BVerwGE 71, 166 [168]).

Mit Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens werden durch die Deutsche Bahn AG als Rechtsnachfolgerin der Deutschen Bundesbahn unmittelbar zum Wohl der Allgemeinheit öffentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge wahrgenommen.

Die mangelnde Finanzierbarkeit eines Vorhabens als der Verwirklichung des Vorhabens entgegenstehender Aspekt darf die Planfeststellungsbehörde nicht ignorieren (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999 - 4 A 12/98, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154, S. 31; Jarass, NuR 2004, 69 [72]).

Die Finanzierung des Vorhabens ist jedoch als gesichert anzusehen. Die Art der Finanzierung eines Vorhabens ist weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

B.5.2 -entfällt-

B.5.3 Variantenentscheidung

B.5.3.1 Varianten

Zur Sammlung des Abwägungsmaterials gehört die Ermittlung etwaiger Planungsalternativen. Die Auswahl zwischen verschiedenen Alternativen setzt dagegen bereits eine Gewich-

tung der betroffenen Belange voraus und ist daher nicht mehr der Sachverhaltsermittlung zuzurechnen. Eine immer zur Wahl stehende Alternative ist es, das Vorhaben nicht zu verwirklichen. Neben dieser Nullvariante, von deren Betrachtung auch eine gesetzliche Bedarfsfeststellung nicht entbindet, sind sonstige Alternativen dann in den Blick zu nehmen, wenn sie sich ernsthaft anbieten.

Die Varianten 1 bis 4 wurden auf Grund nicht hinreichender Erfüllung an den Nutzen der Infrastruktur verworfen. Die Varianten 4b und 4c wurden verworfen, da diese (wegen zusätzlichen Flächenbedarfs zur Verbreiterung der Gleistrasse) einen erheblichen Eingriff in die Belange Dritter ausgelöst hätten.

Die Varianten 5a und 5b können hingegen die betrieblichen, technischen und sicherheitsrelevanten Parameter bestmöglich befriedigen. Wobei die Variante 5b, als die optimalste Variante – auch in Hinsicht auf den Regionalhalt - weiter verfolgt wird.

Außer der Nullvariante kann nur die vorgelegte Planung als einzig mögliche Variante betrachtet werden, da nur sie die Anforderungen an die Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs im vorläufigen Abschnitt berücksichtigt.

B.5.4 Schallschutz

Für die Einrichtung des Regionalhalts Bf. Düsseldorf-Bilk“, Bahn-km 84,905 – 87,455 der Strecke 2550 Aachen - Kassel wurde eine schalltechnische Untersuchung gemäß der 16. BImSchV durchgeführt.

Die rechnerische Ermittlung der Geräuschbelastung erfolgt nach der 16. BImSchV [3] in Verbindung mit der neuen Schall 03 vom 18.12.2014 [4]. Der Korrektursummand $K_s = -5$ dB (A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärm gemäß § 3 der 16 BImSchV [3] [4] wurde nicht in Ansatz gebracht.

Die geplanten Baumaßnahmen umfassen den neuen Regionalhalt mit Mittelbahnsteig und einer Nutzlänge von 215m parallel zum vorhandenen S-Bahnsteig. Voraussetzung hierfür ist neben der Anpassung der Gleistrassierung auch die Anpassung der signaltechnischen- und der Oberleitungsanlage.

Die baulichen Eingriffe in den Fahrweg werden als erheblich im Sinne der 16. BImSchV eingestuft. Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob durch den erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV eintritt.

Hierzu wurde die schalltechnische Situation ohne / mit den baulichen Maßnahmen (POF – PMF) verglichen, wobei eine einen gemeinsamen Prognosehorizont (2025)abgestellt wurde.

Der Prognose-Ohne-Fall beinhaltet die heutige Gleislage und die Verkehrsbelastung gemäß einer betrieblichen Prognose für 2025 für die heutige Infrastruktur. Der Prognose-Mit-Fall berücksichtigt die zukünftigen Gleislagen und die Verkehrsbelastungen gemäß einer betrieblichen Prognose für 2025 unter Berücksichtigung der zukünftigen Infrastruktur.

Der Planfeststellungsbereich liegt innerhalb des eigentlichen Bahnhofsbereiches Düsseldorf Bilk. Für die schalltechnischen Berechnungen im Bereich von Bahnhöfen und Haltepunkten ist nach Schall 03 nicht die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit von Bedeutung, sondern die Geschwindigkeit der freien Strecke.

Die Ergebnisse zeigen, dass durch die geplanten baulichen Eingriffe in Düsseldorf-Bilk Anspruch nach 16.BImSchV auf Lärmvorsorge an 91 Gebäuden tags und an 97 Gebäuden nachts aus dem erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg bestehen .Für die betroffenen Gebäude wurde ein Variantenvergleich über aktive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind in Unterlage 12.1 dargestellt. Insgesamt sind folgende Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 805 m und einer Höhe von 4 m über SO zur Umsetzung vorgesehen.

Strecke	von km	bis km	Länge in m	Höhe in m	Art	Lage	Ort, Kommentar
2550	85.470	86.100	630	4	SSW	I.d.B.	Benzenbergstraße
2550	86.575	86.750	175	4	SSW	I.d.B.	Weberstraße

Tabelle 4: Schallschutzwände

Es verbleiben 66 Gebäude, an denen der Immissionsgrenzwert für den Tag und 96 Gebäude, an denen der Immissionsgrenzwert für die Nacht überschritten ist. Für diese Gebäude besteht dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz.

B.5.4.1 Planerischer Schallschutz

Die Trassierung eines Schienenweges soll gemäß § 50 BImSchG so erfolgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und andere schutzbedürftige Gebiete möglichst vermieden werden. Dadurch sollen Konfliktsituationen zwischen miteinander unvereinbaren Nutzungen verhindert werden (planerischer Lärmschutz). Die vorliegende Planung wird insoweit dem Optimierungsgrundsatz des § 50 BImSchG gerecht, indem durch die Veränderungen an der bestehenden Strecke eine Verlärmung neuer, bislang und- oder nur geringfügig mit Verkehrslärm belasteter und daher schutzwürdiger Gebiete vermieden wird.

B.5.4.2 Aktiver Lärmschutz

§ 41 Abs. 1 BImSchG fordert, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sichergestellt wird, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Eine Konkretisierung zur Handhabung des Verkehrslärmschutzes stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. § 41 BImSchG ordnet Lärmschutz für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen an. Dem entsprechend gilt auch die zur Durchführung des § 41 BImSchG erlassene 16. BImSchV nach ihrem § 1 Abs. 1 für den Bau und die wesentliche Änderung von Schienenwegen. Mit dem Bau eines Schienenweges im Sinne des § 41 BImSchG und des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist der Neubau an einer Stelle gemeint, an der bisher kein Schienenweg bestand. Eine wesentliche Änderung eines Schienenwegs liegt nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV vor, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird. Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist im verfahrensgegenständlichen Vorhaben eröffnet. Die bauliche Erweiterung stellt eine wesentliche Änderung eines Schienenweges der Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV dar. Der mit dem Bau verbundene bauliche Eingriff ist erheblich.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),

2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A),
4. in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Grundsätzlich sind der Tagwert und der Nachtwert einzuhalten. Jeweils nach der besonderen Nutzung der betroffenen Anlage oder des betroffenen Gebietes nur am Tag oder nur in der Nacht ist bei der Entscheidung über den Lärmschutz der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum heranzuziehen (§ 2 Abs. 3 der 16. BImSchV); nur auf den Tagwert kommt es an bei Gebäuden oder Anlagen, die bestimmungsgemäß ausschließlich am Tag genutzt werden z. B. Kindergärten, Schulen, Bürogebäude.

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Lassen sich sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete keiner der vier Schutzkategorien des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zuordnen oder handelt es sich um Gebiete und Anlagen, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, so ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlage und Gebieten zu ermitteln.

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für den Eisenbahnverkehrslärm nach der Anlage 2 zur Verordnung ausschließlich zu berechnen.

Als Ergebnis der Untersuchungen gemäß der 16. BImSchV ist festzustellen, dass in Düsseldorf-Bilk Anspruch auf Lärmvorsorge an 91 Gebäuden tags und an 97 Gebäuden nachts aus dem erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg bestehen. Für die betroffenen Gebäude wurde ein Variantenvergleich über aktive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind in Unterlage 12.1 dargestellt. Insgesamt sind Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 805 m und einer Höhe von 4 m über SO zur Umsetzung vorgesehen.

Es verbleiben 66 Gebäude, an denen der Immissionsgrenzwert für den Tag und 96 Gebäude, an denen der Immissionsgrenzwert für die Nacht überschritten ist. Für diese Gebäude besteht dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz.

Der aktive Lärmschutz hat Vorrang vor dem passiven Lärmschutz. Aktiver Lärmschutz kann aber unterbleiben, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen an dem Schienenweg außer Verhältnis zu den angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Aktiver

Lärmschutz kann auch unterbleiben, wenn Anlagen zum Lärmschutz mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Unter Schutzzweck ist eine Reduzierung des Verkehrslärms auf das mit Rücksicht auf die Schutzbedürftigkeit der baulichen Anlagen zumutbare Maß an Lärmimmissionen (entsprechend § 2 der 16. BImSchV) zu verstehen. Das Verhältnis zwischen Schutzzweck und Kostenaufwand für Lärmschutzmaßnahmen ist nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen. Die Verhältnismäßigkeitsprüfung der Schallschutzmaßnahmen ist im Abschnitt über die Konzeption des Schallschutzes enthalten.

B 5.4.3 Passiver Schallschutz

Unterbleiben aktive Schallschutzmaßnahmen oder reichen diese nicht aus, wird der Schutz der Betroffenen nach § 42 BImSchG durch Erstattung der erbrachten Aufwendungen für notwendige Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sichergestellt. Es handelt sich hierbei um eine Entschädigung besonderer Art zur Erstattung erbrachter Aufwendungen als eine Form der Erfüllung des Anspruchs nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG auf technisch reale Schutzvorkehrungen zur Minderung der Auswirkungen des Verkehrslärms (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.11.1988 - 4 C 11/87, NVwZ 1989, 255), nicht um einen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.

Der Anspruch auf passiven Lärmschutz ist dem Grunde nach festzulegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.10.1990 - 4 CB 1/90, NVwZ-RR 1991, 129). Über die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, so setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde die Höhe der Entschädigung in einem gesonderten Verfahren fest (§ 42 Abs. 3 BImSchG).

Die auf Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BImSchG verabschiedete Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen nach § 2 der 24. BImSchV sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern.

Umfassungsbauteile sind Bauteile, die schutzbedürftige Räume baulicher Anlagen nach außen abschließen. Zu den Umfassungsbauteilen zählen insbesondere Fenster, Türen, Rolladenkästen, Wände, Dächer und Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen.

Zu den Lärmschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Lüftungseinrichtungen sind in den Schlafräumen und den Wohnräumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle auch dann vorzusehen, wenn die erforderliche Schalldämmung der schutzbedürftigen Räume ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen bereits vorhanden ist.

In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nacht-Immissionsgrenzwert überschritten ist.

Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Anlage 12 der Planunterlagen zu entnehmen. Liegt eine bauliche Anlage nur teilweise in dem gekennzeichneten Bereich, gilt zunächst die gesamte bauliche Anlage als grundsätzlich anspruchsberechtigt.

Der Vorhabenträger hat für die grundsätzlich anspruchsberechtigten baulichen Anlagen zu ermitteln oder ermitteln zu lassen, ob und ggf. welche Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Dazu ist festzustellen:

- vor Ort das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 2 der 24. BImSchV sowie
- das erforderliche bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 3 und 4 der 24. BImSchV.

Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage. Ihm gleichgestellt sind der Wohnungseigentümer und der Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.04.1996 - 11 A 86/95, UPR 1996, 109, DVBl. 1996, 921; BVerwG, Urteil vom 16.09.1993 - 4 C 9/91, NVwZ 1994, 682, DVBl. 1994, 338).

Zuständig für die Abwicklung des Erstattungsanspruchs ist die Vorhabenträgerin. Sie ist Adressatin einer im Planfeststellungsbeschluss erteilten Schutzauflage. Die Vorhabenträgerin

hat mit Beginn der Vorhabendurchführung den Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular für die Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Darin ist die Abwicklung des Verfahrens zur Bestimmung der tatsächlichen Erstattungsansprüche darzustellen.

Über die Erstattung ist mit dem Erstattungsberechtigten in der Regel vor Durchführung der Schutzmaßnahmen eine Vereinbarung zu schließen. Sie soll insbesondere enthalten:

- eine kurze Beschreibung der Lärmschutzmaßnahmen,
- die Höhe des veranschlagten Erstattungsbetrages,
- die Festlegung, dass die Erstattung nach Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen und Vorlage der Originalrechnung nach Maßgabe des geprüften Rechnungsbetrages erfolgt,
- die Verpflichtung des Eigentümers, die Fertigstellung der Schutzmaßnahmen anzuzeigen und zu gestatten, nach vorheriger Terminabsprache die fertig gestellten Schutzmaßnahmen zu prüfen.

Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nicht erforderlich, wenn

- eine bauliche Anlage zum baldigen Abbruch bestimmt ist oder dieser bauordnungsrechtlich gefordert wird (§ 2 Abs. 4 Nr. 1 der 24. BImSchV),
- eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war (§ 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV),
- die Beeinträchtigung durch Verkehrsgeräusche wegen der besonderen Benutzung der Anlage, z. B. bei erheblichem Eigenlärm, zumutbar ist (§ 42 Abs. 1 BImSchG).

B.5.4.4 Konzeption des Schallschutzes

Im Rahmen der Planfeststellung wurden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt.

B.5.4.4.1 Schalltechnisch untersuchte Varianten

Nach dem Umwelt-Leitfaden (Teil IV) des EBA [28] sind umfangreiche Untersuchungen zum aktiven Schallschutz erforderlich, um zu einer sachgerechten Planungsempfehlung zu gelangen. Nach den Vorschriften der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG [1] i. V. m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV [3] ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert jedoch nicht. Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf die Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (sog. „Vollschutz“), von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind.

Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung ist die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Jedoch besteht dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen, d. h. die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu orientieren.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Zunächst ist danach zu untersuchen, was für eine optimale, d. h. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende Schutzanlage aufzuwenden wäre. Sollte sich dies als unverhältnismäßig erweisen, sind ausgehend von dem zu erzielenden Schutzniveau schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.

Folgende Arbeitsschritte sind für die Durchführung einer Variantenuntersuchung zum aktiven Schallschutz und zur Erstellung eines Schallschutzkonzeptes nach Maßgabe des § 41 BImSchG durchzuführen.

1. Ermittlung der zu lösenden Schutzfälle

Vor der Durchführung von Variantenuntersuchungen sind alle zu lösenden Schutzfälle zu ermitteln. Ein Schutzfall liegt dann vor, wenn in vorliegendem Fall einer „wesentlichen Änderung“ bei einer Wohneinheit eine Grenzwertüberschreitung der Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV auftritt. Hierbei wird zwischen den Beurteilungszeiträumen Tag und Nacht differenziert gewertet, so dass eine Wohneinheit, an der sowohl der Tag als auch der Nachtgrenzwert überschritten wird, 2 Schutzfälle dargestellt.

2. Bildung von Schutzabschnitten

Der Bereich der schutzbedürftigen Bebauung ist in räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte zu unterteilen. Die Abgrenzungen ergeben sich einerseits durch die Bahntrasse selbst, d. h. eine schutzbedürftige Bebauung beiderseits einer Trasse repräsentiert immer mindestens zwei Schutzabschnitte, sowie andererseits durch größere unbebaute Flächen entlang einer Trasse. Andere Kriterien können auch die Schutzwürdigkeit (vgl. § 2 der 16. BImSchV) einer Bebauung, deren Geschossigkeit oder auch der Abstand zur Bahntrasse sein.

3. Variantenuntersuchungen

Ausgehend von einem Schallschutzkonzept aktiver Maßnahmen, das alle im jeweiligen Schutzabschnitt auftretenden Schutzfälle löst (Vollschutz), sind im Rahmen von Variantenrechnungen schrittweise geeignete Abstufungen vorzunehmen (z. B. Reduzierungen der Höhe von Schallschutzwänden). Als aktive Schallschutzmaßnahmen sind Schallschutzwände, Schallschutzwälle, das besonders überwachte Gleis (BüG) sowie SSD und SSA zu betrachten.

Technisch realisierbar sind an Bahnstrecken derzeit Schallschutzwandhöhen von bis zu 5,0 m über Schienenoberkante, in Einzelfällen mit besonderer Genehmigung bis zu 6,0 m über Schienenoberkante.

B.5.4.4.2 Baulärm

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

B.5.5 Erschütterungsschutz

Die erschütterungstechnischen Beweissicherungsmessungen sind geboten, um der Planfeststellungsbehörde die von ihr zu treffende Entscheidung zu ermöglichen, welche Gebäude Anspruch auf die Festsetzung von Schutzvorkehrungen bzw. auf Entschädigung nach § 74

Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG haben (vgl. HessVGH, Urteil vom 17.11.2011 - 2 C 2165/09.T, S. 89 f.).

Erschütterungen sind Emissionen bzw. Immissionen im Sinne des § 3 Abs. 2 und 4 BImSchG. Je nach Art, Ausmaß oder Dauer können Erschütterungsimmissionen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen.

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gilt gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen allerdings nur nach Maßgabe der §§ 41 – 43. In diesen Vorschriften wird nur der Verkehrslärm behandelt. Damit enthält das deutsche Immissionsschutzrecht keine Regelungen über Grenzwerte für Erschütterungen und deren Ermittlung.

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich daher nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Von den bestehenden Bahnanlagen gehen Erschütterungen aus, die zu einer Belastungssituation führt, die die Nachbarschaft zu dulden hat und ohne die Linienverbesserung weiterhin zu dulden hätte. Andererseits entspricht es den berechtigten Interessen der Nachbarschaft, dass sich diese Vorbelastung nicht weiter erhöht. Soweit vorhabenbedingte Zunahmen der Erschütterungen allerdings nicht wahrnehmbar sind, besteht kein Anlass, diese unwesentliche Zunahme zu unterbinden.

Bezüglich des Erschütterungsschutzes von Verkehrswegen existieren im Gegensatz zum Verkehrslärm keine rechtsverbindlich festgelegten Grenzwerte und Beurteilungskriterien. Auch die für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen hilfsweise herangezogene DIN 4150 Teil 2 kann ausweislich der Anmerkungen unter Abschnitt 6.5.3.4 dieser Norm auf bestehende Bahnstrecken nicht unmittelbar angewendet werden. Bewertungsmaßstab für die vorgesehenen Baumaßnahmen ist daher nicht die Einhaltung der in o.g. Norm angegebenen Anhaltswerte, sondern der Grundsatz, durch die Baumaßnahme keine wesentliche, d.h. unzumutbare Erhöhung der vorhandenen Erschütterungssituation aus dem Schienenverkehr hervorzurufen.

Maßgeblich für die Höhe der Erschütterungsimmissionen ist der Abstand der zu betrachtenden Gebäude zu den Bahngleisen. Weitere Einflussgrößen sind

- die Bodenbeschaffenheit auf den Übertragungsweg,

- die Bauweise der Gebäude,
- die gefahrene Geschwindigkeit,
- der Zustand der Gleise,
- das eingesetzte Wagenmaterial.

Zur Ermittlung und Bewertung der vorhandenen sowie der zu erwartenden Erschütterungsimmisionen wird in Ermangelung rechtsverbindlich festgelegter Vorgehensweisen hilfsweise auf die DIN 4150 Teil 2 zurückgegriffen.

Entsprechend DIN 4150 Teil 2 wird zur Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden als Beurteilungsgröße das frequenz- und zeitbewertete Erschütterungssignal, gemessen in Raummitte der am stärksten betroffenen Geschossdecke, herangezogen.

Die Prognoseberechnungen ergaben, dass in zwei Bereichen mit schützenswerter Bebauung mit einer deutlichen Zunahme der Erschütterungsimmisionen und Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 zu rechnen ist. Im Zuge einer Abwägung wurden Erschütterungsschutzmaßnahmen in Form von besohlenen Schwellen ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle stellt den Bereich der erforderlichen Erschütterungsschutzmaßnahmen dar:

Kilometer bezogen auf Strecke 2550	Gleisnr.	Schutzmaßnahme	
Km 85.340 - Km 85.440	6	Schwellenbesohlung	
Km 85.607 - Km 85.807 *)	5+6	Schwellenbesohlung	

*) nur bei Holzbalkendecken notwendig

B.5.6 Sekundärer Luftschall

Der sekundäre Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken in Gebäuden durch Erschütterungen zu Schwingungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Die Höhe des sekundären Luftschalls ist von den auftretenden Erschütterungen und von raumspezifischen Faktoren abhängig.

Auf sekundären Luftschall findet das Bundes-Immissionsschutzgesetz Anwendung (§ 1 i. V. m. § 3 BImSchG). Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gilt für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen allerdings nur nach Maßgabe der §§ 41 – 43 (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG). Diese behandeln den Verkehrslärm, dem auch der sekundäre Luftschall zuzuordnen ist.

Nicht anwendbar auf den sekundären Luftschall ist dagegen die 16. BImSchV, da die der Verordnung zugrunde liegenden Parameter zur Bestimmung des Beurteilungspegels (An-

hang 2 zur 16. BImSchV und Schall 03) die Problematik des sekundären Luftschalls rechnerisch nicht erfassen. Im Unterschied zum direkten Luftschall bestehen damit für den sekundären Luftschall keine rechtlichen Regelungen über Grenzwerte und deren Ermittlung.

Da es für Eisenbahnstrecken derzeit keine andere gesetzliche Regelung und auch keine Grenzwerte hinsichtlich zumutbarer Einwirkungen aus sekundärem Luftschall gibt, richten sich Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Der Grundsatz, schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, gilt auch für Einwirkungen durch sekundären Luftschall aus Eisenbahnverkehr auf Menschen in Gebäuden.

Da sekundärer Luftschall durch Schwingungsanregungen von Wänden entsteht und diese Anregungen wiederum durch die Erschütterungen durch den Eisenbahnbetrieb hervorgerufen werden, stehen Erschütterungen und sekundärer Luftschall technisch in sehr engem Zusammenhang. Dies rechtfertigt eine zueinander korrespondierende Betrachtung und Behandlung beider Immissionen.

Während Verkehrslärm durch das homogene Medium Luft übertragen wird, hängt die Stärke von Erschütterungseinwirkungen aufgrund der Übertragung durch den Boden von vielen Variablen ab (Oberbau, Untergrund, Bedingungen auf dem Übertragungsweg wie z.B. Grundwasser, Baugrubenabschlüsse, Eigenschaften des angeregten Gebäudes). Dies gilt entsprechend für sekundären Luftschall.

Deshalb kann durch Schutzmaßnahmen vor Erschütterungen auch sekundärer Luftschall bekämpft werden. Die Nebenbestimmungen zur Abwehr von sekundärem Luftschall orientieren sich daher eng an denen zur Abwehr von Erschütterungen. Zur Begründung dieser Nebenbestimmungen sei insoweit auf den *vorstehenden* Abschnitt zum *Erschütterungsschutz* verwiesen.

Untersuchungen zum sekundären Luftschall werden nicht durchgeführt.

Als Zumutbarkeitsschwellen werden in Ermangelung einer spezifischen normativen Entscheidung zum sekundären Luftschall die Vorgaben aus der 24. BImSchV für Innenraumpegel (Schlafräume 30 dB(A), Wohnräume 40 dB(A)) als Richtwerte herangezogen. Die Einhal-

tung dieser Werte wird für den Summenpegel aus primärem und sekundärem Luftschall angestrebt. Die Einhaltung von Zumutbarkeitsschwellen ist zwar nicht gesetzlich geregelt und wird auch von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nicht gefordert, dient aber dem Schutz der Nachbarschaft.

Unabhängig davon verbleibt es jedoch dabei, dass das in dieser Rechtsvorschrift zum Ausdruck kommende „Verschlechterungsverbot“ zu beachten ist. Daraus erklärt sich auch, warum die Planfeststellungsbehörde keine niedrigeren Zumutbarkeitsschwellen aus anderen technischen Regelwerken für andere Sachverhalte analog auf den Eisenbahnausbau anwendet.

An 2 Bereichen der Bebauung werden durch den Bau der die Anspruchskriterien für die Immissionen aus sekundären Luftschall überschritten, so dass eine Verpflichtung des Vorhabenträgers zur Durchführung von immissionsmindernden Maßnahmen besteht.

B.5.7 Elektromagnetische Felder

Die bestehende Bahnstrecke ist bereits durchgehend elektrifiziert. Die Neuanlagen werden ebenfalls elektrifiziert. Von den Oberleitungsanlagen der Bahn gehen Emissionen in Form von elektrischen und magnetischen Feldern aus.

Beurteilungsgrundlage für die Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf den Menschen bildet die Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) vom 14.08.2013 (BGBl. I S. 3266). Diese Verordnung enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder.

Unter § 1 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe b) der 26. BImSchV werden die Bahnstromoberleitungen als zu klassifizierende Niederfrequenzanlagen ausdrücklich genannt. In § 3 der 26. BImSchV werden Anforderungen an die Errichtung und den Betrieb von Niederfrequenzanlagen beschrieben; mit Verweis auf Anhang 2 der Verordnung wird die Einhaltung bestimmter Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte im Einwirkungsbereich der Niederfrequenzanlagen in Gebäuden oder auf Grundstücken, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen gefordert.

Um eine unter Spannung stehende Oberleitung baut sich gegenüber der Schiene und der Erde ein elektrisches Feld auf. Dieses kann unmittelbar unter der Oberleitung bis zu 2 kV/m betragen, es nimmt jedoch quadratisch mit der Entfernung ab. Auch unmittelbar unter der Oberleitung bei stark frequentierten Strecken werden die Grenzwerte der 26. BImSchV deutlich eingehalten.

Eine Gefährdung von Personen durch elektrische oder magnetische Felder aus der Oberleitungsanlage einschließlich der Speiseleitungen oder aus anderen Anlagen aus dem Bahnbetrieb ist nach dem heutigen Erkenntnisstand in Wissenschaft und Forschung demnach nicht zu befürchten.

Dies belegt auch eine mit Einführung der 26. BImSchV vom Eisenbahn-Bundesamt in Auftrag gegebene Studie des Forschungs- und Technologiezentrums München der Deutschen Bahn AG zur Nachweisführung der Grenzwerteinhaltung an 15-kV-Oberleitungsanlagen der Deutschen Bahn AG. Im Ergebnis wird dort die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV für den gesamten Bereich der Bahnstromoberleitungen bestätigt, so dass es einer speziellen Einzelnachweisführung für die Baumaßnahme nicht bedarf. Da die Spannungssituation an jeder Strecke mit Oberleitung gleich ist, erübrigen sich Einzelfallberechnungen.

B.5.8 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Nach § 1a Abs. 2 WHG wird jedermann verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers zu erzielen, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit dem Einbau wieder verwertbarer Reststoffe ist der Besorgnisgrundsatz. Nach § 26 Abs. 2 WHG dürfen Stoffe an einem (oberirdischen) Gewässer nur so gelagert oder abgelagert werden, dass eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften oder des Wasserabflusses nicht zu besorgen ist. Nach § 34 Abs. 2 WHG dürfen Stoffe dürfen nur so gelagert oder abgelagert werden, dass eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen ist.

Eine Benutzung der Gewässer bedarf nach § 2 Abs. 1 WHG der behördlichen Erlaubnis oder Bewilligung.

Als Benutzungen gelten gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 2 WHG auch Maßnahmen, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß schädliche Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers herbeizuführen.

Diese Grundsätze der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes sind insbesondere beim Wiedereinbau von Boden- und Abbruchmassen zu berücksichtigen. Der Planfeststellungsbeschluss enthält zum Schutz der oberirdischen Gewässer und des Grundwassers zahlreiche Nebenbestimmungen.

Gemäß § 3 Abs. 2 der o. g. Schutzzonenverordnung ist hier die Erteilung einer gesonderten wasserrechtlichen Genehmigung nach dieser Verordnung nicht erforderlich, wenn andere Bestimmungen einen hinreichenden Schutz ermöglichen. Dies ist durch den Planfeststellungsbeschluss bei Beachtung der Auflagen gewährleistet.

Die Wasserwerksbetreiber wurden im Verfahren beteiligt.

Die Einzelheiten zum Entwässerungskonzept sind dem Erläuterungsbericht der Planunterlagen zu entnehmen.

Entwässerung

Für das in den Neubaubereichen von Gleisen und Weichen anfallende Wasser muss eine Entwässerung nach dem gültigen Regelwerk nachgewiesen werden.

Nach der „Baugrunduntersuchung, geotechnische Beratung, chemische Altschotteranalyse“ vom 21.11.2014 besteht der anstehende Boden der Gleisanlagen teils aus Auffüllungen.

Daher darf das in den Umbaubereichen anfallende Wasser nicht versickert werden, sondern muss durch eine Tiefenentwässerung aufgefangen werden. Zu diesem Zweck wird eine 0,2 m mächtige, weitestgehend wasserundurchlässige Schutzschicht (KG I) als Auffangschicht eingebaut, die das Wasser dem Kanalnetz zuführt.

Des Weiteren sind vier Kanalnetze für die Entwässerung vorgesehen.

Trinkwasserschutz

Der Planfeststellungsabschnitt liegt nicht im Trinkwasserschutzgebiet.

B.5.9 Naturschutz und Landschaftspflege

Im Rahmen der Vorhabenplanung und der Erstellung der umweltfachlichen Unterlagen wurden zahlreiche Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung von Umweltauswirkungen entwickelt. Es handelt sich im Wesentlichen um die technische und planerische Optimierung des Vorhabens, der Baufläche sowie des Baubetriebs, um Eingriffe in die Schutzgüter weitgehend zu vermeiden bzw. zu vermindern.

Artenschutz

Durch das Bauvorhaben wird in Lebensräume für wild lebende Tier- und Pflanzenarten eingegriffen.

Grundlage zur Ermittlung der prüfrelevanten Arten ist in Nordrhein-Westfalen die vom LANUV erstellte „Liste der planungsrelevanten Arten“. Der von der Baumaßnahme betroffene Raum befindet sich im Quadranten 4 des Messtischblattes Düsseldorf (TK 4706). Hierrunter werden eine Fledermausart, 10 Vogelarten, eine Amphibienart und eine Libellenart für den Bereich gelistet.

Avifauna Vögel

Für die Brutvögel ist aufgrund der formulierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (Bauzeitenregelung) ebenfalls nicht von einer Eingriffserheblichkeit durch das Planungsvorhaben auszugehen.

Amphibien

Eine erhebliche Schädigung der oben genannten Amphibien ist auszuschließen, da durch das Vorhaben keine typischen Habitatstrukturen oder Teillebensräume betroffen sind.

Ergebnis:

Eine erhebliche Schädigung liegt in der Regel nicht bei nachteiligen Abweichungen vor, die geringer sind als die natürlichen Fluktuationen oder wenn eine kurze Regenerationszeit bis zum Erhalt des Ausgangszustandes gewährleistet ist (vgl. BNatSch § 19 (5)).

Für die Brutvögel ist aufgrund der formulierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (Bauzeitenregelung) nicht von einer Eingriffserheblichkeit durch das Planungsvorhaben auszugehen.

Die Strukturen der Jagdgebiete der Fledermäuse werden nicht nachhaltig beeinträchtigt.

Von einem Verstoß gegen die Vorschriften für besonders geschützte und andere bestimmte Tier- und Pflanzenarten (§ 44 BNatSchG) ist nicht auszugehen (vgl. Artenschutzbeitrag).

Auf den Erhalt von Lebensräumen wird durch die im LBP festgesetzten Schutzmaßnahmen hingewirkt.

Das geplante Vorhaben ist unter allen artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zulässig.

B.5.10 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Sanierungsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr (z. B. Altlastensanierung gemäß Bodenschutz-, Berg- und Abfallrecht darf die Planfeststellungsbehörde nicht anordnen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075/04, Rn. 467).

B.5.11 Denkmalschutz

Die Verpflichtung zur Anzeige der Entdeckung von Bodendenkmälern nach § 15 DSchG und die Regelungen zum Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern nach § 16 DSchG sind in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen worden.

B.5.12 Land- und Fortwirtschaft

- entfällt -

B.5.13 Brand- und Katastrophenschutz

Die Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung - BauO NRW) i.d.F.d.B. vom 1. März 2000 (GV. NRW 2000, 256), gilt gemäß ihrem § 1 Abs. 2 Nr. 1 ausdrücklich nicht für Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör, Nebenanlagen und Nebenbetriebe, mit Ausnahme von Gebäuden.

Das Brandschutzkonzept erläutert die geplanten Brandschutzmaßnahmen.

Die einzelnen festgelegten Brandschutzmaßnahmen sind risikoangepasst und aufeinander abgestimmt. Es kann bezugnehmend auf Kapitel 1.1 entsprechend § 68 (2) BauO NRW und der IndBauR bestätigt werden, dass mit den im vorliegenden Brandschutzkonzept erläuterten

Maßnahmen die Schutzziele und das Sicherheitsniveau der BauO NRW und IndBauR und dementsprechend auch die brandschutztechnischen Anforderungen des Eisenbahn-Bundesamtes gewährleistet werden.

B.5.14 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Bei den Baumaßnahmen werden vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Fernmeldeleitungen gekreuzt oder berührt. Sicherungen, Änderungen und Verlegungen werden in Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern gemäß den Nebenbestimmungen durchgeführt.

B.5.15 EG-Prüfverfahren

Soweit das Vorhaben den Bau oder die Umrüstung von Eisenbahninfrastruktur des Transeuropäischen Netzes (TEN) betrifft, hat der Vorhabenträger gemäß §§ 6, 9 TEIV i. V. m. §§ 2, 4 VV IST beim Eisenbahn-Bundesamt prüfen zu lassen, ob das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.

B.5.16 Abweichungen vom gültigen Regelwerk

Grundsätzlich dürfen nur zugelassene Baustoffe, Bauteile und Bauarten verwendet werden. Bei Verwendung unregelter Bauprodukte und/oder Bauarten sind Zustimmungen im Einzelfall bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes in Bonn zu beantragen.

B.5.17 UIG, ZIE

- entfällt -

B.5.18 Kampfmittelbergung

Das Verhalten beim Auffinden von Bombenblindgängern und anderen Kampfmitteln bei den Bauarbeiten wird in den Nebenbestimmungen geregelt.

B.5.19 Bauzeitliche Beeinträchtigungen

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, soweit erforderlich, die Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig zu führen.

B.5.20 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung

Von den Baumaßnahmen sind sowohl Fremdgrundstücke als auch bahneigene Grundstücke betroffen.

Die betroffenen Flächen sind mit ihren jeweiligen Flächeninanspruchnahmen (Art und Umfang) in Anlagen 5 und 6 ausgewiesen.

Das unter den Schutz des Art. 14 Grundgesetz (GG) gestellte Eigentum gehört zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei bedeutet die in der Abwägung gebotene Berücksichtigung des Eigentums nicht etwa, dass das Eigentum vor Eingriffen überhaupt geschützt ist. Die Belange der Eigentümer können bei Vorhaben, die zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich sind, bei der Abwägung zugunsten anderer Belange zurückstehen.

Die Prüfung hat ergeben, dass durch den festgestellten Plan Rechtspositionen Dritter zum Teil beeinträchtigt werden. Die Durchsetzung der im Interesse der Allgemeinheit notwendigen Maßnahme überwiegt die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile. Die für die Planung sprechenden, vernünftigen Gründe des Gemeinwohls sprechen für die Bevorzugung dieses öffentlichen Interesses und für die Zurückstellung einiger privater Belange.

Dem stehen auch die von verschiedenen Beteiligten vorgetragenen Gründe gegen die Planung, insbesondere im Hinblick auf die negativen Auswirkungen, nicht entgegen. Die für die Betroffenen eintretenden Nachteile müssen, soweit ihnen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht abgeholfen werden konnte, privatrechtlich bzw. in einem von der Planfeststellung getrennt durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden.

Bedeutsam ist das Vorhaben auch hinsichtlich des privaten Interesses an der Vermeidung von Lärm und Erschütterungen. Dieses Interesse konzentriert sich im Wesentlichen auf die ungestörte Wohnnutzung, aber auch auf das Freizeitverhalten und die Berufsausübung. Private Interessen werden auch durch den Baubetrieb (Staub, Lärm, Abgase, Erschütterungen) berührt.

Zur Realisierung des Vorhabens ist Grunderwerb durch den Vorhabenträger ebenso erforderlich wie die Bestellung von Dienstbarkeiten und die vorübergehende Inanspruchnahme privater Grundstücke.

Das Vorhaben ist hinsichtlich der mit ihm verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen auf das unbedingt notwendige Maß dimensioniert worden. Die mit der eigentlichen Trasse funktional verbundenen Folgemaßnahmen (auch Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen) sind unter Berücksichtigung der landschaftlichen Gegebenheiten so dimensioniert worden, dass eine unnötige Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ausgeschlossen ist. Eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme privater Grundstücke ist nicht möglich, weil andernfalls die Ziele der Planung nicht zu erreichen sind.

Den Grundstückseigentümern und gegebenenfalls den Pächtern steht eine angemessene Entschädigung in Geld zu.

Gemäß § 22 Abs. 1 AEG ist für Zwecke des Baus und des Ausbaus von Betriebsanlagen der Eisenbahn die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 18 AEG festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht.

Die Enteignung ist mithin möglich im Hinblick auf alle Flächen, die zur Errichtung der vom Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Betriebsanlagen, erforderlich sind. Hierzu gehören auch die nur vorübergehend beanspruchten Flächen zur Baustelleneinrichtung.

Das Enteignungsrecht erstreckt sich weiter auf Grund des engen systematischen Zusammenhangs der Regelung in § 18 AEG mit § 75 Abs. 1 VwVfG auch auf die notwendigen Folgemaßnahmen im Sinne dieser Vorschrift (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 05.04.2000 - 8 C 11634/98, NVwZ 2001, 104; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 21.01.1998 - 8 S 1892/97, NuR 1998, 371).

Eine Enteignung ist auch zur Durchführung der im Planfeststellungsbeschluss bzw. im landschaftspflegerischen Begleitplan (§ 20 Abs. 4 BNatSchG) vorgesehenen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen i.S.d. § 19 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG möglich (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21.12.1995 - 11 VR 6.95, NVwZ 1996, 896, (899)).

Grundlage der Entscheidung der Enteignungsbehörde sind das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan, die beide am Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses teilhaben. Der Grunderwerbsplan sollte dabei mindestens im Maßstab 1:1000 gefertigt sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.03.1988 - 4 C 1.85, NVwZ 1989, 252). Zeigt sich bei der Bauausführung, dass auf Flächen zugegriffen werden muss, die in den planfestgestellten Grund-

erwerbsunterlagen nicht enthalten sind, so ist, falls eine Einigung mit dem Eigentümer scheitert, eine Planänderung nach § 76 VwVfG erforderlich, um die Voraussetzungen der Enteignung (und einer vorzeitigen Besitzeinweisung) zu schaffen.

Weitere Einzelheiten hinsichtlich Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens privatrechtlich bzw. im Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Der Planfeststellungsbeschluss stellt verbindlich fest, inwieweit die Inanspruchnahme von Grundstücken oder Rechten Dritter für Zwecke des Baus oder der Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen zulässig ist. Der Planfeststellungsbeschluss bildet keine unmittelbare Rechtsgrundlage für den Vorhabenträger, das Grundstück bzw. das Recht eines Dritten zur Realisierung des Vorhabens zu nutzen. Hierzu bedarf es entweder der Zustimmung des Betroffenen oder der vorzeitigen Besitzeinweisung. Der Planfeststellungsbeschluss bildet die Grundlage für die Enteignung und die vorzeitige Besitzeinweisung. Die Planfeststellung macht Verhandlungen des Vorhabenträgers mit den Grundstückseigentümern oder sonstigen Berechtigten nicht überflüssig.

B.5.21 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.5.22 Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

B.5.22.1 Unfallversicherung Bund und Bahn

Einwendungen vom 19.10.16 - 314-LBR-16-P1

Argument 1

Arbeitsschutz: Gefährdungsbeurteilung

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

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin sowie die Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Die Antragstellerin sagt zu, die Anregungen und Bedenken entsprechend umzusetzen. Die Einwendungen und Bedenken sind somit als ausgeräumt zu betrachten.

Argument 2

Arbeitsschutz: Bei Arbeiten im Bereich von Gleisen

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

Gegenäußerung zu Argument 2

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin sowie die Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Die Antragstellerin sagt zu, die Anregungen und

Bedenken entsprechend umzusetzen. Die Einwendungen und Bedenken sind somit als ausgeräumt zu betrachten.

Argument 3

Arbeitsschutz: Seitlicher Sicherheitsabstand

Nach § 6 der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ (DGUV Vorschrift 72) muss zwischen Schienenfahrzeugen und Teilen der Umgebung ein seitlicher Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m bis zu einer Höhe von 2,0 m über der jeweiligen Standfläche der Beschäftigten vorhanden sein.

Der seitliche Sicherheitsabstand wird bei regelspurigen Eisenbahnen als liches Maß zwischen der Grenzlinie für Schienenfahrzeuge (nach der EBO) und Teilen der Umgebung ermittelt.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin sowie die Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Die Antragstellerin sagt zu, die Anregungen und Bedenken entsprechend umzusetzen. Die Einwendungen und Bedenken sind somit als ausgeräumt zu betrachten.

Argument 4

Arbeitsschutz: Verkehrswege

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

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin sowie die Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Die Antragstellerin sagt zu, die Anregungen und Bedenken entsprechend umzusetzen. Die Einwendungen und Bedenken sind somit als ausgeräumt zu betrachten.

Argument 5

Arbeitsschutz:

Für zukünftige Arbeiten selber verweisen wir auf die gültigen Unfallverhütungs- und Arbeitsschutzvorschriften, insbesondere Arbeitsstättenverordnung und ASR sowie DGUV Vorschrift 78 (Arbeiten im Bereich von Gleisen) und DGUV Vorschrift 72 (Eisenbahnen), die beachtet werden müssen.

Gegenäußerung zu Argument 5

Erwiderung: Projektleitung

Anforderungen werden auf Grundlage des bereits bestehenden und des neu zu erstellenden Notfall- und Sicherheitskonzept zur Kenntnis genommen, beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin sowie die Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Die Antragstellerin sagt zu, die Anregungen und Bedenken entsprechend umzusetzen. Die Einwendungen und Bedenken sind somit als ausgeräumt zu betrachten.

B.5.22.2 Landeshauptstadt Düsseldorf

Einwendungen vom 13.12.16-66/02, vom 06.04.17-66/0.2 und 10.07.17 – 66/02

Argument 1

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Stadtplanungsamt, Amt 66)

Die Umwelterklärung ist den vorgelegten Unterlagen nicht beigelegt, so dass das Ergebnis nicht prüfbar ist.

Gegenäußerung zu Argument 1

"Die Umwelterklärung ist dem Eisenbahn-Bundesamt mit Einreichung der Planfeststellungsunterlagen übergeben worden. Mit „Einführung des Leitfadens zur einheitlichen Gestaltung von Antragsunterlagen für Infrastrukturvorhaben der Eisenbahn des Bundes“ – Ausgabe 08/2015 - ist die Umwelterklärung Bestandteil der Ergänzenden Unterlagen, die lediglich dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt werden.

Sie ist nicht Bestandteil der zu prüfenden Planunterlagen"

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Argument 2

Lärmschutz: (Stadt Düsseldorf, Stadtplanungsamt, Amt 66):

Gemäß den Ausführungen in den Kapiteln 5.14 sowie 9.2.2 und 9.2.3 sind Lärmimmissionen auf die an die Bahntrasse angrenzende Bebauung zu erwarten.

Die schalltechnische Untersuchung liegt jedoch nicht vor.

Im Erläuterungsbericht werden unter Punkt 5.14 passive Schallschutzmaßnahmen sowie Schallschutzwände mit einer Länge von insgesamt 805m und einer Höhe von 4m über SO angegeben.

Die Verortung der Lärmschutzwände ist lediglich in tabellarischer Form dargestellt, so dass die vorliegenden Unterlagen hierzu keine ausreichende Grundlage bieten, um eine abschließende Beurteilung vorzunehmen. Darüber hinaus ist nach Vorlage der Unterlagen mit den betreffenden Fachdienststellen die Gestaltung der Lärmschutzwände abzustimmen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die schalltechnische Untersuchung ist im Register 12 Bestandteil der Planunterlagen.

Bei dem vorliegenden Argument handelt es sich um eine Feststellung. Eine Stellungnahme ist daher nicht erforderlich.

Im Register 3 der Antragsunterlagen ist die Baumaßnahme zeichnerisch in den Planunterlagen 3.1 bis 3.5 dargestellt.

Jede Anlage, die geändert oder neu errichtet werden soll, wird mit einer Bauwerksnummer versehen, die identisch mit der Bauwerksnummer im Bauwerksverzeichnis sein muß.

Die Lärmschutzwände sind in den Planunterlagen 3.2, 3.3 und 3.5 dargestellt und verortet. Lärmschutzwand 1 von km 85,470 bis km 86,000 besitzt die Bauwerksnummer 15 und die Lärmschutzwand 2 von km 86,575 bis km 86,750 besitzt die Bauwerksnummer 16.

Als Ursache für die große Pegelminderung am Gebäude Martinstraße 28 (IO 42), die nachts deutlich größer in Erscheinung tritt als am Tage, ist die Verschwenkung des Gleises zu nennen. Die Güterzüge fahren durch die Umbaumaßnahmen weiter nördlich und sind somit durch die Schallschutzwand besser abgeschirmt. Dieser Effekt tritt nachts deutlicher in Erscheinung, da dort die Lärmbelastung der Güterzüge in Relation zu den Personenzügen auf den bebauungsferneren Gleisen dominiert. (aus Stellungnahme Firma OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, vom 10.01.2017, Seite 3/3)

Siehe Anlage 27: Stellungnahme Firma OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, vom 10.01.2017

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die schalltechnische Untersuchung ist Bestandteil der Planunterlagen. Auf die Gegenäußerung der Antragstellerin wird verwiesen. Die Gestaltung der Lärmschutzwände ist mit den zuständigen Stellen der Landeshauptstadt Düsseldorf abzustimmen.

Argument 3

Entwässerung: (Stadt Düsseldorf, Stadtentwässerung, Amt 66)

1.

Stützbauwerk zwischen Düsselbach und Bachstraße. Hier ist eine neue Schallschutzwand

geplant. Die Gründung erfolgt über Pfähle auf dem Bahngelände. Da im Bereich Bachstraße und östlich Bachstraße öffentliche Entwässerungsanlagen gekreuzt werden, sind im Rahmen der Schallschutzplanung und -errichtung folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

- eine Beweissicherung der Kanalisationsanlagen durch einen öffentlich bestellten Gutachter vor Baubeginn und nach der Erstellung ist zwingend erforderlich
- die genaue Lage des Kanals ist vor Baubeginn durch Vermessung zu ermitteln
- die Abstände der Pfähle zur Außenkante des Kanals (hierbei ist die Wandstärke des Kanals zu berücksichtigen) dürfen 1,00 m nicht unterschreiten
- der für den Kanal schadensfreie Einbau der Pfähle ist nachzuweisen (z.B. erschütterungsfreier Einbau)

Ich weise in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die vorgenannten Vorgaben ebenfalls für den Bereich Weberstraße zu berücksichtigen sind. Auch hier kreuzt die geplante Schallschutzwand eine öffentliche Entwässerungsanlage.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Der vorgegebene Abstand von mind. 1,00m zwischen Pfählen zur Außenkante Kanal wird berücksichtigt und nicht unterschritten.

Die Pfähle werden als Bohrpfähle ausgeführt.

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 4

Entwässerung: (Stadt Düsseldorf, Stadtentwässerung, Amt 66)

2.

Temporär zu errichtende Anlagen

Für die Umsetzung der Maßnahme sind mehrere Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) vorgesehen.

Im Bereich östlich der EÜ Bachstraße ist eine BE- Fläche geplant, in der von südlicher Richtung her ein öffentlicher Mischwasserkanal Ei 1270/1900 das Gelände kreuzt. Diese Kanalisationsanlage liegt teilweise in unbefestigtem Gelände, so dass es durch Überfahung mit schwerem Gerät oder Lagerung von hochlastigen Bauelementen o. ä. zu negativen Beeinträchtigungen oder Schädigungen des Kanals kommen kann.

Aus diesem Grund sind für die Errichtung der vorgenannten BE-Fläche folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

- eine Beweissicherung der Kanalisationsanlagen durch einen öffentlich bestellten Gutachter ist vor und nach Errichtung der BE-Fläche durchzuführen
- bei zusätzlichen Belastungen sind statische Berechnungen durch einen unabhängigen Statiker durchzuführen und vor Nutzung der BE-Fläche dem Stadtentwässerungsbetrieb vorzulegen, gegebenenfalls sind nach Vorgabe des Statikers erforderliche Schutzvorkehrungen (z.B. Schutzschicht aus Schotter; Stahlplatten) zu treffen.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 5

Entwässerung: (Stadt Düsseldorf, Stadtentwässerung, Amt 66)

3.

Dem Stadtentwässerungsbetrieb sind nach Konkretisierung der Planung die Planungsunterlagen zur Genehmigung vorzulegen.

Gegenäußerung zu Argument 5

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 6

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

1.

Da das Vorhaben innerhalb der bebauten Ortslage liegt, ist die Baumschutzsatzung der Stadt Düsseldorf anzuwenden.

Die Antragsunterlagen sind in Bezug auf den betroffenen Baumbestand zu ergänzen. In der Planung muss dargelegt werden, wo und welche satzungs-/nichtsatzungsgeschützten Bäume (Lageplan mit Angaben von Stammumfang und Baumart) betroffen sind. Auf dieser Grundlage sind dann die Ersatzmaßnahmen festzulegen.

Sollten Ersatzpflanzungen im Umfeld nicht möglich sein, wäre ein Ersatzgeld zu leisten.

Gegenäußerung zu Argument 6

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich. Die Baumschutzsatzung ist zu beachten.

Argument 7

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

2.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan (siehe Bestand-, Konflikt- und Maßnahmenplan Unterlage 11.2.2) ist die Plangrundlage zwischen Supermarkt und Bahngelände zu aktualisieren. Es handelt sich um Straßenflächen, eine unterirdische Ausfahrt von der Tiefgarage zur Weberstraße/Esmarchstraße und begrünte Bahnböschungen mit teilweise satzungsgeschütztem Baumbestand.

Gegenäußerung zu Argument 7

Der Landschaftspflegerische Begleitplan, Unterlage 11.2.2 mit dem Planzeichen Nr. 4 00 VA LFB O 02 wurde aktualisiert nachgereicht.

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten. -

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 8

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

3.

Grundsätzlich ist die Gestaltung der Lärmschutzwände mit der Möglichkeit einer Begrünung zu prüfen und mit den städtischen Fachämtern im Vorfeld abzuklären (siehe hierzu auch nachzureichende Unterlagen, B).

Gegenäußerung zu Argument 8

Aus Sicherheits- und Instandhaltungsgründen ist diese Forderung nicht umsetzbar.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es ist durch die Antragstellerin im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, inwieweit die Forderung umsetzbar ist, ohne dass die Sicherheit und Instandhaltung eingeschränkt werden.

Argument 9

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

4.a.

Der vorübergehenden Inanspruchnahme von Grünflächen zum Zwecke von Baustelleneinrichtungen im Bereich der Balker Arkaden (Parkanlage, Bolz- und Kinderspielplatz) kann die ULB nicht zustimmen. Die Baumaßnahme ist ausschließlich auf dem Bahngelände durchzuführen.

Gegenäußerung zu Argument 9

Nach eingehender Überprüfung der Planungen, kann auf eine vorübergehende Inanspruchnahme der Grünfläche in Teilbereichen nicht verzichtet werden, aufgrund der engen Platzverhältnisse auf DB- eigenen Gelände. Es ist nunmehr vorgesehen, nur noch die Grünfläche mit den neu gepflanzten Platanen in Anspruch zu nehmen. Dazu sollen die Platanen auf der Grünfläche an den Arcaden umgepflanzt werden, um auf dieser Fläche Baustellencontainer und Stellplätze für die Bauüberwachung einrichten zu können. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Fläche rekultiviert und die Bäume zurück verpflanzt.

Alternativ wird wegen des hohen Aufwandes für die Verpflanzaktion und der Zwischenlagerung sowie einer Rückverpflanzung mit einem hohen Ausfallrisiko eine Neupflanzung von Platanen in der vorhandenen Größe (StU 20-25 cm) vorgesehen.

Die Platanen entlang der Zuwegung zur BE-Fläche werden vor evtl. Beschädigungen durch geeignete Baumschutzmaßnahmen geschützt.

Der Bolzplatz wird baubedingt nicht in Anspruch genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es ist eine einvernehmliche Regelung zwischen Antragsteller und den zuständigen Vertretern der Landeshauptstadt Düsseldorf getroffen worden. Die BE-Flächen wurden geändert.

Es wird auf die Anlagen 5, 9 sowie 11 (jeweils Index 1) der Planunterlagen hingewiesen. Die Einwendungen sind damit als erledigt zu betrachten. Weitere Einzelheiten werden von den beteiligten im Rahmen der Ausführungsplanung behandelt.

Argument 10

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

4.b. Unter der Maßgabe, dass die heutigen Nutzungen uneingeschränkt weiter bestehen bleiben können, und die sich aus der benachbarten KiTa ergebenden Sicherheitsanforderungen berücksichtigt werden, ist eine Baustelleneinrichtungsfläche möglich.

Hier ist ein entsprechender Nutzungsvertrag mit dem Garten-, Friedhofs- und Forstamt abzuschließen.

Gegenäußerung zu Argument 10

Die Zufahrt und der Zugang zur Kindertagesstätte bleiben auch während der Bauzeit erhalten. Der Zugang wird durch geeignete Absperrungen und Beschilderungen von der Baustelle gesichert werden.

Der dargestellte Umfang der BE-Fläche ist für die Andienung der Baustelle notwendig.

(PLAV)

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 11

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

5.

Im Zuge des Vorhabens ist vor Baubeginn eine Beweissicherung durchzuführen.

Gegenäußerung zu Argument 11

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 12

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

6.

Rodungen von Baum-, Strauch- und Grünbeständen sind nur außerhalb der Vegetationsperiode in der Zeit vom 1.10. bis 28.2. zulässig.

Gegenäußerung zu Argument 12

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 13

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

7.

Der Baumbestand im Umfeld des Vorhabens ist gemäß DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 zu erhalten und zu schützen (siehe beigefügtes Merkblatt Baumschutz auf Baustellen).

Gegenäußerung zu Argument 13

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 14

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

8.

Es ist eine ökologische Baubegleitung zu beauftragen.

Gegenäußerung zu Argument 14

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Argument 15

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

Der Abschnitt zwischen Corneliusstraße und Oberbilker Allee ist gemäß Übersichtslageplan Unterlage 2.2 nicht genehmigungsrelevant. Hier ist die Notwendigkeit von Baustelleneinrichtungsflächen außerhalb des Bahngeländes abschließend zu prüfen.

Gegenäußerung zu Argument 15

Es besteht keine Notwendigkeit von BE-Flächen außerhalb des Bahn-Geländes.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es ist eine einvernehmliche Regelung zwischen Antragsteller und den zuständigen Vertretern der Landeshauptstadt Düsseldorf getroffen worden. Die BE-Flächen wurden geändert.

Es wird auf die Anlagen 5, 9 sowie 11 (jeweils Index 1) der Planunterlagen hingewiesen. Die Einwendungen sind damit als erledigt zu betrachten. Weitere Einzelheiten werden von den beteiligten im Rahmen der Ausführungsplanung behandelt.

Argument 16

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

10.

Der Beginn und das Ende der Arbeiten sind der ULB telefonisch 0211/89-94848 oder per Fax 0211/89-29273 oder per mail guenter.albrecht@duesseldorf.de anzuzeigen.

Gegenäußerung zu Argument 16

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 17

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

11.

Nach Abschluss der Arbeiten ist eine förmliche Abnahme mit den beteiligten Ämtern durchzuführen.

Gegenäußerung zu Argument 17

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 18

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

Die Antragsunterlagen sind in Bezug auf den betroffenen satzungsgeschützten und nichtsatzungsgeschützten Baumbestand weiterhin unvollständig (siehe Antwortschreiben der DB Netz AG vom 28.02.2017 an die Bezirksregierung Seite 2/2 Punkt 4 und Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand-, Konflikt- und Maßnahmenplan Unterlage 11.2.2).

Gegenäußerung zu Argument 18

Die eingriffsrelevanten Bäume (junge Platanen mit einem StU 20-25 cm) wurden in Unterlage 11.2.2 eingetragen.

Die aktualisierte BE-Fläche (Nutzung der mit Platanen bestandenen Grünfläche ohne Nutzung des Bolzplatzes) sind in der Unterlage eingearbeitet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es ist eine einvernehmliche Regelung zwischen Antragsteller und den zuständigen Vertretern der Landeshauptstadt Düsseldorf getroffen worden. Die BE-Flächen wurden geändert.

Es wird auf die Anlagen 5, 9 sowie 11 (jeweils Index 1) der Planunterlagen hingewiesen. Die Einwendungen sind damit als erledigt zu betrachten. Weitere Einzelheiten werden von den beteiligten im Rahmen der Ausführungsplanung behandelt.

Argument 19

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan müssen alle satzungsgeschützten und nichtsatzungsgeschützte Bäume im Eingriffsbereich der Maßnahme mit Lageplan und Angaben zu Stammumfang und Baumart dargestellt werden.

Gegenäußerung zu Argument 19

Bei den im Eingriffsbereich betroffenen Bäumen handelt es sich um junge Platanen mit einem Stammumfang von 20-25 cm.

Angaben zu Baumart und Stammumfang befinden sich in der Legende neben dem Schriftfeld.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 20

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

Auf dieser Grundlage sind dann die Ersatzmaßnahmen festzulegen. Sollten Ersatzpflanzungen im Umfeld nicht möglich sein, wäre ein Ersatzgeld zu leisten. Dies ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan explizit darzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 20

Der Ersatz der in Anspruch zu nehmenden Platanen erfolgt im Verhältnis 1 : 1 durch eine Neupflanzung in der vorhandenen Stärke (StU 20-25 cm).

Dies ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan explizit dargestellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 21

Umweltschutz: (Stadt Düsseldorf, Forstamt, Amt 66)

Im landschaftspflegerischen Begleitplan (siehe Bestand-, Konflikt- und Maßnahmenplan Unterlage 11.2.2) wurde lediglich die Plangrundlage zwischen Supermarkt und Bahngelände in Bezug auf die Wege sowie die unterirdische Ausfahrt von der Tiefgarage zur Weberstraße/Esmarchstraße und die Lage der Baumstandorte an den Bilker Arcaden bzw. vor dem Supermarkt Real aktualisiert. Angaben zu Baumart und Stammumfang fehlen.

Gegenäußerung zu Argument 21

Bei den im Eingriffsbereich betroffenen Bäumen handelt es sich um junge Platanen mit einem Stammumfang von 20-25 cm.

Angaben zu Baumart und Stammumfang befinden sich in der Legende neben dem Schriftfeld.

Weitere Bäume befinden sich in der in Anspruch zu nehmenden durch Gehölzsukzession entstandenen Bahnbrache (Birkenaufwuchs). Diese Bäume und die Bäume im sicherheitsrelevanten Bereich der Bahnstrecke (Bahnböschung) fallen nicht unter die Baumschutzsatzung. Es handelt sich hier um Flächen einer ehemaligen Bahnanlage. Nach LG NW, geändert am 19.06.2007, stellt die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandener Biotope, die auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, bei Wiederaufnahme einer neuen oder gleichen Nutzung kein Eingriff dar (Natur auf Zeit).

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Argument 22

Lärmschutz: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Anhand der vorliegenden Unterlagen (1. Erläuterungsbericht und 13. Unterlagen zur Regelungen wasserwirtschaftlicher Sachverhalte) kann die wasserrechtliche Zulässigkeit nicht abschließend geprüft werden. Es ist nicht ausreichend dargestellt, dass das Niederschlagswasser schadlos und voll-ständig durch Ableiten über die belebte Böschungsschulter versickert wird.

Hierzu fehlen u.a. Angaben zur Größe der entwässerten Fläche, zum Niederschlagswasseranfall, zur Art der Vorbehandlung und Aussagen über die Größe, Lage und Aufnahmefähigkeit der genutzten Fläche zur großflächigen Versickerung über die belebte Bodenzone.

Gegenäußerung zu Argument 22

Für die Planung der Entwässerung des Abschnitts der Weichenverbindung W156/W157 wurden Erfahrungswerte aus vergangenen Projekten herangezogen, die aus den Zusammenarbeiten mit den Unteren Wasserbehörden (UWB) z. B. Bonn, Duisburg und Wesel entstanden sind, die jeweils immer auch ein besonderes Augenmerk auf die Forderungen des Runderlass‘ des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 18. Mai 1998 (IV B 5 - 673/2-29010 / IV B 6 - 031 002 0901) gerichtet hatten. Mit der vorliegenden

Planung folgte man den jeweiligen seinerzeit von den UWBs gegebenen Empfehlungen. (aus Stellungnahme Planung Verkehrsanlagen, DB Engineering & Consulting GmbH, vom 13.01.2017).

Weitere Aussagen Siehe Anlage28: Stellungnahme Planung Verkehrsanlagen, DB Engineering & Consulting GmbH, vom 13.01.2017.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Die wasserrechtliche Erlaubnis wird im Planfeststellungsbeschluss erteilt.

Argument 23

Lärmschutz: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Unterlage 12.1.4 – Schalltechnische Ergebnistabelle aller Gebäude –

innerhalb des erheblichen baulichen Eingriffes:

Südlich der Bahntrasse ergeben sich an den Gebäuden Martinstr. 37 und 39 (IO 33 und 34) im 3. OG bei den drei im Abstand von jeweils etwa 10 m nebeneinander liegenden IO/Fassadenr. 33/4, 34/4 und 34/3 trotz weitestgehend gleicher Eingangsdaten (lediglich geringfügige Verschwenkung des nördlichen Gleises Richtung Norden) bei dem Vergleich der Planfälle für den Nachtzeitraum des Prognose-Planfalls Pegeldifferenzen in der Summe von 2,5 dB(A). (IO/Fassadenr. 33/4: -1,1 dB(A); IO/Fassadenr. 34/4: + 0,8 dB(A), IO/Fassadenr. 34/3: + 1,4 dB(A)).

Wie lassen sich die Pegelminderungen, bzw. –erhöhungen erklären?

Gegenäußerung zu Argument 23

Zum 01.01.2015 wurde die Berechnungsgrundlage zur Beurteilung von Bahnlärm – nämlich die Schall 03 – novelliert. Einer der wesentlichen Unterschiede ist nunmehr die Berechnung der Beurteilungspegel über alle Terzmittenfrequenzen statt nur wie bisher mit einer Schwerpunktfrequenz von 500 Hz. Weiterhin wird nun die Berechnung bis zur dritten Reflexionsordnung durchgeführt, statt nur an einer.

Geplant sind neben dem Einbau verschiedener Weichen, auch Verschwenkungen von Gleis-

sen. Zur Erstellung des Regionalhaltes werden die beiden nördlichen Gleise 5 und 6 in Richtung Norden verschoben.

Bezüglich der Verkehrsbelastung werden dem Prognose-Nullfall die gleichen Daten wie dem Prognose-Planfall zugrunde gelegt. Es wird lediglich die geometrische Änderung der Gleise auf ihre schall-technischen Auswirkungen hin betrachtet. Die Entwurfsgeschwindigkeiten variieren teilweise etwas aufgrund der veränderten Kurvenradien.

Im Teilbereich Martinstraße handelt es sich um ein komplexes Modell, bei dem sich die Effekte Beugung, Reflexion und Streuung überlagern. Dies soll an dieser Stelle und nach mehrfacher Prüfung der Richtigkeit des Rechenmodells kurz erläutert werden.

Im betreffenden Teilbereich, sind beidseits der Schiene Lärmschutzwände vorhanden. Diese sind im Wesentlichen hochabsorbierend ausgeführt mit einem transparenten (und daher reflektierenden) oberen Abschluss.

Weiterhin ändern sich – wie angemerkt – die Zugzahlen durch die Umbaumaßnahmen nicht, jedoch ist aufgrund der Gleisverschwenkung bereits ca. bei km 85,2 bzw. bei km 85,3 (also westlich der Querung mit der Martinstraße) jeweils eine Weichenverbindung vorgesehen. Somit verlagern sich im Planfall die Güterzüge bereits deutlich weiter westlich nach Norden als im Prognose-Nullfall.

Auch muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass durch das Abrücken der Gleise von der Lärmschutzwand nach Süden hin deren Wirksamkeit abnimmt.

Diese jeweils gegenläufigen Phänomene führen in Kombination mit Reflexionen an den Schallschutzwänden und umliegenden Gebäuden und (spektral unterschiedlichen) Beugungseffekten an der Oberkante der Lärmschutzwände bei streifendem Schalleinfall dazu. Das Rechenmodell reagiert empfindlich auf die Brückenlage, die partiell freie Schallausbreitung entlang der Martinstraße und die Tatsache, dass der seitliche Schall-Einfall durch die Gebäude entlang der Martinstraße abgeschirmt wird. (aus Stellungnahme Firma OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, vom 10.01.2017)

Siehe Anlage 27: Stellungnahme Firma OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, vom 10.01.2017

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Argument 24

Lärmschutz: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Unterlage 12.1.2 – Schalltechnische Ergebnistabelle verbleibender Betroffenheiten innerhalb des erheblichen baulichen Eingriffes:

Nördlich der Bahntrasse ergeben sich am Gebäude Martinstr. 28 (IO 42) im 4. OG trotz weitestgehend gleicher Eingangsdaten (lediglich geringfügige Verschwenkung des nördlichen Gleises Richtung Norden) bei dem Vergleich der Planfälle für den Nachtzeitraum des Prognose-Planfalls eine Pegeldifferenz -4,2 dB(A). Deutlich geringer fällt die Differenz für den Tagzeitraum aus: -1,8 dB(A). Die Belastung liegt hier im Planfall-Nullfall bei 73,4/72,8 dB(A) Tag/Nacht.

Wodurch ergeben sich diese erheblichen Pegelminderungen und wie erklären sich die unterschiedlichen Auswirkungen für den Tag- und Nachtzeitraum?

Gegenäußerung zu Argument 24

Als Ursache für die große Pegelminderung am Gebäude Martinstraße 28 (IO 42), die nachts deutlich größer in Erscheinung tritt als am Tage, ist die Verschwenkung des Gleises zu nennen. Die Güterzüge fahren durch die Umbaumaßnahmen weiter nördlich und sind somit durch die Schallschutzwand besser abgeschirmt. Dieser Effekt tritt nachts deutlicher in Erscheinung, da dort die Lärmbelastung der Güterzüge in Relation zu den Personenzügen auf den bebauungsferneren Gleisen dominiert. (aus Stellungnahme Firma OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, vom 10.01.2017)

Siehe Anlage 27: Stellungnahme Firma OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, vom 10.01.2017

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Argument 25

Lärmschutz: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Darüber hinaus ist nach Einschätzung der Stadt Düsseldorf zumindest für den Bereich des 400 m langen zusätzlichen Gleises (westlich der Volmerswerther Straße bis etwa zur Düsseldorf-Querung) eine Einstufung als „Wesentliche Änderung“ gemäß §1, Abs. 1, Satz 1, Nr.1 der 16. BImSchV naheliegend („Eine Änderung ist wesentlich, wenn 1. [...] ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird [...]). Aufgrund der erheblichen Verschwenkungen der Gleise Richtung Norden, die einem Neubau gleich kommt, wird dies auch für den gesamten betrachteten Bereich gesehen.

Gegenäußerung zu Argument 25

Zum besseren Verständnis hier noch einmal der Wortlaut der 16. BImSchV:

Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Es kann sich daher nicht um einen Neubau handeln, da dieses Gleis kein durchgehendes Gleis darstellt. Durch den Bau des Regionalhaltes Düsseldorf Bilk werden also lediglich Gleise verschwenkt und Weichen verschoben.

Um zum besseren Verständnis eine Analogie zur Straße herzustellen: Ein Neubau kann bei Verlängerung eines Abbiegestreifens vor Kreuzungen ebenfalls nicht vorausgesetzt werden, da es sich hier nicht um einen durchgehenden Fahrstreifen handelt. (aus Stellungnahme Firma OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, vom 10.01.2017)

Siehe Anlage 27: Stellungnahme Firma OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, vom 10.01.2017

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Argument 26

Lärmschutz: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Die Stadt Düsseldorf bittet um eine entsprechende Prüfung der Schalltechnischen Gutachten. In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, ob eine Verlängerung der geplanten Lärmschutzwand in Höhe der Benzenbergstraße bis zum Einkaufszentrum Bilk (Düsseldorfer Arkaden) als Lückenschluss verlängert werden kann.

Gegenäußerung zu Argument 26

Nach Überprüfung des Schalltechnischen Gutachtens ist eine Verlängerung der Lärmschutzwand in dem Bereich nicht notwendig. Falls dies dennoch gewünscht wird, ist eine Kostenübernahme durch die Stadt Düsseldorf zu überprüfen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Argument 27

Aushubmaßnahmen: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

1. Die vom Aushub betroffenen Bereiche sind gemäß Verwertungskonzept der Landeshauptstadt Düsseldorf zu untersuchen. Basierend auf diesen Untersuchungsergebnissen ist 6 Wochen vor Beginn der Maßnahme ein Aushubkonzept vorzulegen, in dem Separierungsmaßnahmen und Entsorgungswege (Art, Menge und Verbleib) aufgezeigt werden.

Inhalt des Konzeptes:

- Massenermittlung der einzelnen Abfallklassen
- Beschreibung des vorgesehenen Aushubverlaufes mit dem Ziel, eine weitest gehende Separierung der unterschiedlichen Abfälle (unter Berücksichtigung ihrer Schadstoffbelastung) zu gewährleisten Darstellung und Begründung der geplanten Verwertungs-/Beseitigungswege
- Angaben zu den in Anspruch zu nehmenden Entsorgungsanlagen/-maßnahmen (Anschrift, Betreiber, evtl. Genehmigungsbescheide) §§ 5,6,9,14, 47 Kreislaufwirtschaftsgesetz –KrWG)

Gegenäußerung zu Argument 27

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 28

Aushubmaßnahmen: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

2. Vom Antragsteller ist für die Baumaßnahme ein verantwortlicher Fachunternehmer (Fachgutachter mit einschlägigen Erfahrungen im Bereich Altlasten und Abfall) zu benennen, welcher gegenüber den bauausführenden Firmen weisungsbefugt ist und die Aushubmaßnahme, insbesondere die Separierungsmaßnahmen, begleitet.
§§ 57 Abs. 1, 3, 5 i. V. m. 59 Landesbauordnung - BauO NRW)

Gegenäußerung zu Argument 28

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 29

Aushubmaßnahmen: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

3. Werden bei den Aushubmaßnahmen optische oder geruchliche Auffälligkeiten wie z.B. Müllablagerungen, Schlacken, Diesel-, Lösemittelgerüche o. ä. vorgefunden, sind die Erdarbeiten umgehend einzustellen und das Umweltamt – Untere Umweltschutzbehörde – (Tel. 89-21066, 89-25078) zu informieren. (§ 3 Abs. 1 - BauO NRW; § 5 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz - WHG; § 2 Abs. 1 Landesbodenschutzgesetz - LBodSchG)

Gegenäußerung zu Argument 29

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 30

Aushubmaßnahmen: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

4. Bei der Verwertung von Aushubmaterialien ist das Verwertungskonzept der Landeshauptstadt Düsseldorf zu beachten.

Bei einer Verwertung des Aushubmaterials außerhalb des Stadtgebietes Düsseldorf ist vorab eine Erlaubnis der am Einbauort zuständigen Behörde einzuholen. (§ 48 Abs. 2 WHG, § 6 Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG – i. V. m. § 12 Abs. 8 Bundesbodenschutzverordnung – BbodSchV)

Gegenäußerung zu Argument 30

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 31

Aushubmaßnahmen: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

5. Aushubmaterial, das keiner Wiederverwertung zugeführt werden kann, ist einer hierfür zugelassenen Entsorgungsanlage (z.B. Deponie) zuzuführen. Hierbei ist die Satzung über die Abfallentsorgung in der Landeshauptstadt Düsseldorf zu berücksichtigen. (§§ 15 Abs.1, 17 Abs.1 und 28 Abs.1 KrWG, § 4 der Satzung über die Abfallentsorgung in der Landeshauptstadt Düsseldorf)

Gegenäußerung zu Argument 31

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 32

Aushubmaßnahmen: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

6. Zur Herstellung von durchwurzelbaren Bodenschichten dürfen nur Materialien verwendet werden, welche die Vorsorgewerte nach Anhang 2 Nr. 4 der Bundesbodenschutzverordnung einhalten.

Gegenäußerung zu Argument 32

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 33

Aushubmaßnahmen: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

7. Die Bauarbeiten sind insbesondere unter Einsatz von dem Stand der Technik entsprechenden erschütterungsarmen Baumaschinen, Geräten und Abtragsverfahren (z. B. Hydraulikbagger, Hydraulikzange, Radlader etc.) durchzuführen. (§ 22 BImSchG)

Gegenäußerung zu Argument 33

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 34

Aushubmaßnahmen: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

8. Die durch die Bauarbeiten verursachten Geräusche (Spundung, Baumaschinen, Geräte, Abtragsverfahren etc.), einschließlich Fahrzeugverkehr, dürfen die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) festgelegten gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte nicht überschreiten. Außerdem dürfen Bauarbeiten, inklusive Fahrzeugverkehr, nur werktags zur Tagzeit von 07.00 bis 20.00 Uhr stattfinden.

(§§ 22, 24 BImSchG, § 66 BImSchG i. V. m. der AVV Baulärm)

Gegenäußerung zu Argument 34

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 35

Aushubmaßnahmen: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

9. Die Staubentwicklung ist bei den Bauarbeiten sowie beim Verladen und Transport der Abfälle durch geeignete Maßnahmen (z. B. ausreichendes Benetzen mit Wasser, und/oder Abdeckung mittels Schutzplanen, regelmäßiges Kehren der öffentlichen Straße) auf das technisch erreichbare Minimum zu reduzieren. (§22 BImSchG)

Gegenäußerung zu Argument 35

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 36

Gewässerbewirtschaftung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

1. Die bauzeitliche Überbauung der Inneren Südlichen Düssel als Baustelleneinrichtungsfläche ist frühzeitig im Vorfeld mit dem Umweltamt Düsseldorf und dem Gewässerunterhaltungspflichtigen (Stadtentwässerungsbetrieb Düsseldorf, Abteilung Wasserbau) abzustimmen. (§100 Abs. 1 WHG i.V.m. § 93 Abs. 1 und 2 LWG)

Gegenäußerung zu Argument 36

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 37

Gewässerbewirtschaftung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

2. Der Beginn und das Ende der Arbeiten zur Errichtung des Torsionsbalkens sowie der Anpassung der Flügelwände am Düsseldurchlass sind dem Umweltamt Düsseldorf und dem Gewässerunterhaltungspflichtigen (Stadtentwässerungsbetrieb Düsseldorf, Abteilung Wasserbau) 5 Werktage vorher schriftlich mitzuteilen. (§ 100 Abs. 1 WHG i. V. m. § 93 Abs. 1 und 2 LWG)

Gegenäußerung zu Argument 37

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 38

Gewässerbewirtschaftung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

3. Bauzeitliche Trübungen des Wassers der Inneren Südlichen Düssel durch die Bauarbeiten im Bereich des Gewässers sind durch geeignete Maßnahmen möglichst zu verhindern. (§5 Abs. 1 WHG)

Gegenäußerung zu Argument 38

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 39

Gewässerbewirtschaftung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

4. Sollte es während der Bauzeit zu einer Gewässerverunreinigung oder einem Fischsterben kommen ist das Umweltamt Düsseldorf unverzüglich zu informieren. Außerhalb der Dienstzeit ist das Umweltamt Düsseldorf über die Alarmbereitschaft des Umweltamtes über die Feuerwehr Düsseldorf (0211/3889-0, 112) zu erreichen. (§ 5 Abs. 1 WHG)

Gegenäußerung zu Argument 39

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 40

Umweltamt: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

2. Die bisherige Gleisverbindung W156/W157 sowie die geplante Baumaßnahme liegen im Bereich einer Grundwasserverunreinigung mit Chromat und randlich einer Grundwasserverunreinigung mit Perfluorierten Tensiden (PFT).

Gegenäußerung zu Argument 40

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 41

Entwässerung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Der Versickerung wird für den Bereich der Gleisverbindung W156/157 nur zugestimmt, wenn:

A das die Böschung abfließende Niederschlagswasser am Böschungsfuß gefasst und über

eine Versickerungsanlage versickert wird.

B Die hierzu notwendige Genehmigung nach § 10 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) kann nur erteilt werden, wenn der Stadtentwässerungsbetrieb der Landeshauptstadt Düsseldorf den Nutzungsberechtigten des Grundstücks von der Überlassungspflicht nach § 48 Abs. 4 Landeswassergesetz NRW (LWG) freigestellt hat. Der Nutzungsberechtigte ist dann insoweit selbst zur Beseitigung des Niederschlagswassers verpflichtet.

Gegenäußerung zu Argument 41

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

Argument 42

Entwässerung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

III. Anlagen

Folgende Antragsunterlagen sind Bestandteil dieser Erlaubnis:

Erläuterungsbericht

Schreiben der DB Netz AG vom 28.02.2017

Schreiben des Planungsbüro DB Engineering & Consulting GmbH vom 13.01.2017

Anhang 1 Lageskizze Entwässerungsgebietsplan

Anhang 2 Querschnitt

Anhang 3 Hydraulische Berechnung

Anhang 4 Versickerungsnachweis

Gegenäußerung zu Argument 42

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

Argument 43

Entwässerung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Das anfallende Niederschlagswasser aus dem Gleisbereich der Weichenverbindung W156/157 wird in einer Versickerungsmulde am Fuße der Böschung gefasst und versickert. Die Mulde ist nach Arbeitsblatt DWA-A 138 auszuführen (Versicherungsanlage).

Gegenäußerung zu Argument 43

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Die zuständigen Stellen sind rechtzeitig zu beteiligen.

Argument 44

Entwässerung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Auflagen: 2. Die Anlage zur Niederschlagswasserbeseitigung ist entsprechend den Erlaubnisunterlagen unter Beachtung der Vermerke, des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft „Niederschlagswasserbeseitigung gem. § 51 a des LWG“ vom 18.05.1998, den DIN-, Unfallverhütungs- und sonstiger Sicherheitsvorschriften wie nach den anerkannten Regeln der Technik zu bauen und zu betreiben.

Gegenäußerung zu Argument 44

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Die zuständigen Stellen sind rechtzeitig zu beteiligen.

Argument 45

Entwässerung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Pflege und Wartung von Versickerungsanlagen

Die Dauer der Funktionstüchtigkeit von Versickerungsanlagen steht eng im Zusammenhang mit der sorgfältigen Herstellung und der durchgeführten Wartung.

Die Form der einzelnen Wartungs- und Pflegemaßnahmen wird im Besonderen durch die Anlagenart bestimmt.

Wenn bei der Herstellung offener Versickerungsanlagen (z.B. Mulden) der Oberboden behutsam modelliert worden ist und die Begrünung in der notwendig dichten und standortgerechten Art und Weise erfolgte, werden sich die Pflegearbeiten in erster Linie auf die sonst übliche Vegetationspflege wie z. B. dem Rasenschnitt bzw. der Bodenlockerung beschränken. Durch die starke Durchwurzelung der Oberbodenschicht ist eine weitgehende Selbstregeneration für eingetragene anorganische und organische Feinstoffe gegeben.

Bei Rasenflächen kann durch jährliches Vertikutieren die Oberflächendurchlässigkeit weiter verbessert werden.

Gegenäußerung zu Argument 45

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Die zuständigen Stellen sind rechtzeitig zu beteiligen.

Argument 46

Entwässerung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Betrieb von Versickerungsanlagen

Zur Minderung der Selbstdichtung können anlagenspezifische Unterhaltungsmaßnahmen zweckmäßig sein, z.B. bei Versickerungsmulden das Erhalten der Pflanzendecke.

Einer auftretenden allmählichen Verdichtung der Oberfläche ist durch Auflockerungsarbeiten entgegenzuwirken.

Bei Schadensfällen, z. B. Ölunfall, ist unverzüglich die zuständige Wasserbehörde einzuschalten.

Gegenäußerung zu Argument 46

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Die zuständigen Stellen sind rechtzeitig zu beteiligen.

Argument 47

Entwässerung: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Winterbetrieb

Offene Versickerungsanlagen können durch Frieren des Bodens, Bildung von Eisschichten und Akkumulation von Schnee eine Verringerung bis hin zum Ausfall der Versickerungsleistung aufweisen.

Hiermit ist jedoch in den meisten Fällen kein Versagen der Anlage verbunden, denn ein zeitliches Zusammentreffen von gefrorenem Boden und Starkregenfällen ist äußerst selten.

Ebenso ist die Schneeschmelze als Versickerungsereignis zu vernachlässigen, weil die maximalen Schneeschmelzraten (ca. 2 mm/h) erheblich unter den üblichen Bemessungsniederschlägen liegen (Sieker und Harms 1987).

Gegenäußerung zu Argument 47

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Die zuständigen Stellen sind rechtzeitig zu beteiligen.

Argument 48

Verkehrslärmschutz: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement - Umweltamt)

Bezüglich der ausgeführten Anmerkungen zum Schallschutz wird von der Stadt Düsseldorf grundsätzlich an der zuvor abgegebene Einschätzung festgehalten und empfohlen den aktiven Lärmschutz nachzubessern (4 bis 5 m hohe LSW + SSA) um die Anzahl der gelösten Schutzfälle zu erhöhen.

Gegenäußerung zu Argument 48

Nach Überprüfung des Schalltechnischen Gutachtens kann einer Nachbesserung des aktiven Lärmschutzes nicht zugestimmt werden, wegen der Verhältnismäßigkeit der aktiven Schallschutzmaßnahmen.

Der dargestellte geringfügige Nutzen und die Kosten der aktiven Schutzmaßnahmen stehen außer Verhältnis zum Schutzzweck.

Siehe hierzu die Ausführungen in der Unterlage 12.1 Schalltechnischer Erläuterungsbericht, Punkt 6 Schallschutzmaßnahmen (Seite 16 von 63) und Punkt 7

Verhältnismäßigkeitsprüfung aktiver Schallschutzmaßnahmen (Seite 20 von 63)

Falls dies dennoch gewünscht wird, ist eine Kostenübernahme durch die Stadt Düsseldorf zu überprüfen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin und das Lärmgutachten verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Argument 49

Verkehrsmanagement: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement)

1.

Sollten die im Erläuterungsbericht unter 5.5. beschriebenen, erforderlich werdenden Reduzierungen der lichten Durchfahrtshöhen des Verkehrsraumes unterhalb der Eisenbahnüberführung (EÜ) um jeweils 0,15 m

auf 3,85 der EÜ Volmerswerther Straße

auf 3,75 der EÜ Martinstraße

auf 3,85 der EÜ Bachstraße

umgesetzt werden, müssen sie mit einer entsprechenden Ausschilderung versehen werden.

Gegenäußerung zu Argument 49

Aufgrund der detaillierten Planung und der dadurch gewonnenen, zusätzlichen Erkenntnisse, insbesondere auch durch weitere Untersuchungen und Begutachtung bezüglich der Standsicherheit, kann abweichend von der Darstellung in den Unterlagen zur Planfeststellung auf eine unterseitige Verstärkung an den Eisenbahnüberführungen

Volmerswerther Straße, Martinstraße und Bachstraße verzichtet werden.

Eine Reduzierung der Durchfahrtshöhen ist dadurch nicht mehr erforderlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 50

Verkehrsmanagement: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement)

2. a.

Die im Erläuterungsbericht unter 10.3. angesprochenen, erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche im Bereich der Straßen

Völklinger Straße

Volmerswerther Straße

Martinstraße

Bachstraße

sind vor deren Realisierung mit dem Amt für Verkehrsmanagement Abt. 5.2, Frau Nüser, 0211 89-92997 oder Herrn Bürger, 0211 89-92996 mit dem Ziel einer Minimierung der Einschränkung aller Verkehrsteilnehmer abzustimmen.

Gegenäußerung zu Argument 50

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 51

Verkehrsmanagement: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement)

2. b.

Für die Genehmigung von Baustelleneinrichtungsflächen auf Flurstücken des Amtes für Verkehrsmanagement ist ein gesonderter Gestattungsvertrag mit der Abt. 66/5.3 abzuschließen.

Für die Nutzung dieser Flächen ist ein Entgelt zu zahlen.

Gegenäußerung zu Argument 51

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 52

Verkehrsmanagement: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement)

1. Bei baulichen Veränderungen an den Eisenbahnüberführungen (s. Kap. 8) mit Folge-notwendigkeit bezüglich der städtischen Beleuchtungsanlagen ist Einvernehmen zur Anpassung der Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung für die spätere Ausleuchtung der Verkehrswege herzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 52

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 53

Verkehrsmanagement: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement)

2. Es wird darauf hingewiesen, dass alle öffentlich genutzten Verkehrsflächen auch während der Baumaßnahmen gem. DIN 13201 auszuleuchten sind. Insofern während der Baumaßnahme die öffentliche Straßen- und Wegebeleuchtung abgeschattet oder demontiert wird, ist hierfür bauseitig Ersatz zu schaffen.

Gegenäußerung zu Argument 53

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 54

Verkehrsmanagement: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement)

3. Im Rahmen der Baustelleneinrichtung ist dafür Sorge zu tragen, dass alle für die Ausleuchtung öffentlicher Straßen und Wege benötigten Beleuchtungsanlagen zugänglich sind.

Gegenäußerung zu Argument 54

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 55

Verkehrsmanagement: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement)

4. Gasbeleuchtungsanlagen im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und im Schwenkbereich von Kranen sind entsprechend der einschlägigen Vorschriften zu sichern. Die Anlagen und sich hieraus ergebende Gefahren sind in dem SiGeKo-Plan besonders zu vermerken.

Gegenäußerung zu Argument 55

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 56

Verkehrsmanagement: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement)

5. Insofern im Rahmen der Baustelleneinrichtung oder des Baustellenbetriebes Anpassungen von Lichtzeichenanlagen notwendig werden, sind die zugehörigen Unter-

lagen (Verkehrszeichenplan und Signallageplan) rechtzeitig der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zur Anordnung vorzulegen.

Die Kosten für die Anpassungsmaßnahmen sind durch den Vorhabenträger zu übernehmen, der auch die terminliche Abfolge der Anpassungs- und Änderungsmaßnahmen mit der zu beauftragenden Signalbaufirma zu klären hat.

Gegenäußerung zu Argument 56

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 57

Verkehrsmanagement: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement)

6. Im Bereich der Aufgrabungen oder Überbauungen von öffentlichen Straßen und Wegen sind vorher Leistungsbestandspläne zu fertigen und ggf. mit den jeweiligen Leitungsträger abzustimmen. Auch im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen muss die Zugänglichkeit zu Leistungstrassen gewährleistet bleiben.

Gegenäußerung zu Argument 57

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 58

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

1.1

In einem Abstand von max. 200 m sind Notausgangs- bzw. Angriffswegtüre in den Lärmschutzwänden zu installieren. Diese müssen sich jederzeit leicht und ohne fremde Hilfsmittel, z.B. Schlüssel, vom Bahnkörper aus in Fluchtrichtung öffnen lassen. Diese Türen sind ausreichend zu kennzeichnen, damit flüchtende Personen auch während der Dunkelheit ohne Verzögerung den Bahnkörper im Gefahrenfall verlassen können. Die lichte Durchgangsbreite der Türen soll > 2,50 m betragen, die einen fußläufigen Begegnungsverkehr mit Krankentragen zulässt.

Im Detail sind hier folgende Zugänge herzustellen, damit das o.g. Schutzziel erreicht werden kann:

- km 85,470, am Beginn der neu zu errichtenden Lärmschutzwand
- im Bereich Stellwerk Benzenbergstraße
- km 85,941 in Höhe der Feuerwehrezufahrt Glaslärmschutzwand des dort befindlichen Neubaus

Des Weiteren ist jeweils die Zuwegung auf den Gleisbereich von den Bahnsteigen der HP D-Völklingerstraße und D-Bilk (hier von beiden Bahnsteigen) durch entsprechende Treppenanlagen sicherzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 58

Gemäß EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“

sind Türen zu den Bahnanlagen in Lärmschutzwänden mit einer Mindestbreite von 1,60m und einer Mindesthöhe von 2,20m vorzusehen und entsprechend zu kennzeichnen.

Diese Richtlinie ist Planungsgrundlage für Infrastrukturprojekte bei der DB AG.

Der Einbau der notwendigen Türen mit einer Mindestbreite von > 2,50m wird daher von der Antragstellerin abgelehnt.

Der Erstellung der Zugänge bei km 85,470, km 85,941 und im Bereich des Stellwerkes Benzenbergstrasse wird zugestimmt.

Der vorhandene S-Bahnsteig am Hp D-Bilk ist bereits mit zwei sogenannten Betriebstreppen, die in den Gleisbereich führen, an den jeweiligen Bahnsteigenden ausgestattet.

Der neu zu errichtende Regionalbahnsteig wird ebenfalls mit Betriebstreppen ausgestattet werden.

Der Hp D-Völklingerstraße ist nicht Gegenstand des Planungsauftrages in diesem Verfahren. Der Zugang vom Bahnsteig in den Gleisbereich ist durch das Vorhandensein der Treppenanlagen sichergestellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen. Die entsprechende EBE Richtlinie ist anzuwenden.

Argument 59

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

1.2

Da die v. g. Tore gleichzeitig Angriffswege für die Einsatzkräfte sind, müssen sie sich durch geeignete Maßnahmen, z. B. mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223, durch die Einsatzkräfte der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr leicht und zu jeder Zeit öffnen lassen. Auf den Toren bzw. an den Zuwegungen sind eindeutige Kennzeichnungen in Absprache mit der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr anzubringen

Gegenäußerung zu Argument 59

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 60

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

1.3

Zur Ermöglichung der Feststellung eines Schadenereignisses müssen Lärmschutzwände mit einer Höhe von mehr als 1,50m mit einem durchgehendem, transparentem Lichtband von mind. 0,50m Höhe in Augenhöhe versehen werden. Es muss berücksichtigt werden, dass das Sichtband dauerhaft durchsichtig bleibt.

Gegenäußerung zu Argument 60

Die Anordnung von transparenten Wandteilen werden laut dem Ingenieurbüro, welches die schalltechnischen Untersuchungen durchgeführt hat nicht empfohlen, da dies laut Berechnungsvorschrift einen Einfluss auf die Ergebnisse der Schallschutzberechnung hat. Man müsste die gesamten Pegelberechnungen wiederholen, um den Anspruch auf passiven Schallschutz erneut korrekt feststellen zu können. Die Anordnung von einzelnen „Fenstern“ im Bereich der Brückenbauwerke könnte man als vernachlässigbar ansehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Im Bereich von Brückenbauwerken können transparente Lichtbänder in Absprache mit den zuständigen Stellen der Landeshauptstadt Düsseldorf eingebaut werden. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Argument 61

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

1.4

In unmittelbarer Nähe der Notausgangs- bzw. Angriffswegtüren und an den o.g. Bahnsteigenden sind auf der Seite der Bahnkörper sogenannte handbetriebene Transportdraisinen zu deponieren, die zum Transport von verletzten Personen und/oder zum Transport von Einsatzgeräten eingesetzt werden können. Sie müssen in ihren Ausmaßen so konstruiert sein, dass sie mindestens 2 Krankentragen aufnehmen können. Weiterhin müssen sie geeignet sein, Einsatzgeräte mit einem Gesamtgewicht von ca. 2 to aufzunehmen.

Gegenäußerung zu Argument 61

Anforderungen werden auf Grundlage des bereits bestehenden und des fortzuschreibenden Notfall- und Sicherheitskonzeptes zur Kenntnis genommen und überprüft. Das Notfall- und

Sicherheitskonzept ist im Benehmen mit der entsprechenden EBA – Richtlinie mit der Feuerwehr abzustimmen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Argument 62

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

1.5

Von der öffentlichen Verkehrsfläche bzw. den vorhanden Feuerwehrezufahrten Martinstraße (rückwärtig gelegen Kindertagesstätte) und Bachstraße (entspricht der vorgesehenen Baustraße) sind insbesondere für die Einsatzkräfte der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr geradlinige Zu- und Durchgänge erforderlich. Die Zu- und Durchgänge müssen > 2,50 m breit sein und die lichte Durchgangshöhe muss mindestens 2 m betragen.

Gegenäußerung zu Argument 62

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 63

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

1.6

Da der Gleiskörper bzw. die erforderlichen Zuwege zum Gleisbereich im Bereich Martinstraße und Bachstraße weiter als 50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegen, müssen die vorhandenen Zufahrten entsprechend der BauO NRW, § 5, (siehe auch VVBauO

NRW) dauerhaft sichergestellt werden. Es ist auf Dauer sicherzustellen, dass die v. g. Zu- und Durchfahrten nicht durch parkende Fahrzeuge versperrt werden. Sperrvorrichtungen müssen sich mit dem Schlüssel A des Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223 öffnen lassen.

Gegenäußerung zu Argument 63

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 64

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

1.7

Die Zugänge/Zufahrten müssen für den Transport der technischen Einsatzmittel incl. Tragepersonal breit genug sein. Ein Begegnungsverkehr in diesen Zugängen ist gerade für die erste Einsatzphase wichtig (Rettung von Personen aus dem Bereich der Bahnstrecke und gleichzeitiger Transport von Rettungsgeräten zur Einsatzstelle). Die parallel an den beidseitig äußeren Gleisen verlaufenden Rettungswege müssen eine ausreichende Breite in Anlehnung an die im § 5 Bauordnung NRW geregelten Breite für Zu- und Durchgänge von mindestens 1,25 m aufweisen.

Gegenäußerung zu Argument 64

Die Planung der Rettungswege erfolgt nach der EBA-Richtlinie

„Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieben von Schienenwegen nach AEG“ vom 07.12.2012.

Diese Richtlinie definiert die baulichen Anforderungen an Schienenwege, die eine Selbst- und Fremdreitung gewährleisten sollen.

Laut dieser Richtlinie müssen die am Schienenweg parallel verlaufenden Rettungswege eine Mindestbreite von 0,80 m aufweisen.

Aufgrund der beengten innerstädtischen Lage der Schienenverkehrsanlagen ist die geforderte Verbreiterung der Rettungswege auf 1,25 m nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen. Im Bereich außerhalb der Gleisanlagen, also vor den Rettungstüren, sind die Maße in Abstimmung mit der Feuerwehr festzulegen.

Argument 65

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

1.8

Auch während der Bauphase müssen die Straßen und insbesondere die bestehenden baurechtlich erforderlichen Feuerwehrezufahrten der angrenzenden Gebäude für Fahrzeuge der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr jederzeit befahrbar sein.

Gegenäußerung zu Argument 65

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 66

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

2.

Durch die neuen Lärmschutzwände darf die Sicherstellung der analogen und digitalen Funkkommunikation für BOS nicht gefährdet werden.

Gegenäußerung zu Argument 66

Im Rahmen der laufenden Planungen werden durch ein beauftragtes Ingenieurbüro Messungen der vorhandenen Freifeldfunk-Versorgung durchgeführt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich. Die Kontaktaufnahme mit dem zuständigen Sachgebiet 37/42 der Feuerwehr ist sicherzustellen.

Argument 67

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

3.

Für den gesamten Streckenverlauf sind Feuerwehrpläne entsprechend der DIN 14095 in Absprache mit der örtlichen Brandschutzdienststelle (in Düsseldorf mit dem Sachgebiet 37/21-Strategische Planung und Einsatzorganisation) zu erstellen und der Feuerwehr in der geforderten Anzahl und Ausführung zur Verfügung zu stellen. Auskunft erteilt Abt. 37/21, feuerwehrplan@duesseldorf.de.

Diese Pläne sowie alle weiteren Unterlagen für die Feuerwehr sind nach DIN 14095 ständig dem aktuellen Stand anzupassen und mindestens alle 2 Jahre von einer sachkundigen Person prüfen zu lassen.

Gegenäußerung zu Argument 67

Anforderungen werden auf Grundlage des bereits bestehenden und des fortzuschreibenden Notfall- und Sicherheitskonzeptes zur Kenntnis genommen und überprüft.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 68

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

4.

In einem Einsatzfall sind die Einsatzkräfte frühzeitig vom Notfallmanagement der DB AG über Art und Umfang der Güterbeförderung, insbesondere bei Gefahrguttransporten, zu informieren, um den Einsatz von Personal und Einsatzgeräten zielgerichtet organisieren und steuern zu können.

Gegenäußerung zu Argument 68

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 69

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

5.

Für die nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr sind an der Strecke im Bereich der Notausgangs- bzw. Angriffswegtüren Erdungsstangengarnituren in ausreichender Anzahl (abhängig von der Oberleitungssituation vor Ort) vorzuhalten.

Gegenäußerung zu Argument 69

Anforderungen werden auf Grundlage des bereits bestehenden und des fortzuschreibenden Notfall- und Sicherheitskonzeptes zur Kenntnis genommen und überprüft.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 70

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Erforderliche Maßnahmen:

6.

Es ist seitens der Bahn sicherzustellen, dass bahntypische Einsatzszenarien von Einsatz- und Führungskräften praktisch trainiert werden können.

Gegenäußerung zu Argument 70

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 71

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

HP Bilk:

Auf die Lage des Aufzugmaschinenraumes bzw. der Notbedieneinrichtung ist am Zugang am Straßenniveau besonders hinzuweisen.

Des Weiteren ist die Zugänglichkeit zum Aufzugmaschinenraum bzw. zur Notbedieneinrichtung mit der Feuerwehr abzustimmen. Auskunft erteilt

Abt. 37/21,

feuerwehrplan@duesseldorf.de.

Gegenäußerung zu Argument 71

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 72

Feuerwehr: (Stadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement – Feuerwehr Abt. 37)

Eisenbahnüberführungen:

Einer Reduzierung der Durchfahrtshöhen der EÜ Volmerswerther Straße, Martinstraße und Bachstraße kann aus einsatztaktischen Gründen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr nicht zugestimmt werden. Hierdurch würden sich zusätzliche einsatztaktische Zwangsstellen ergeben, die aufgrund des schon jetzt schwierigen strassenmäßigen Umfeldes der EÜs nicht hinzunehmen sind.

Gegenäußerung zu Argument 72

Aufgrund der detaillierten Planung und der dadurch gewonnenen, zusätzlichen Erkenntnisse, insbesondere auch durch weitere Untersuchungen und Begutachtung bezüglich der Standsicherheit, kann abweichend von der Darstellung in den Unterlagen zur Planfeststellung auf eine unterseitige Verstärkung an den Eisenbahnüberführungen

Volmerswerther Straße, Martinstraße und Bachstraße verzichtet werden.

Eine Reduzierung der Durchfahrtshöhen ist dadurch nicht mehr erforderlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

B.5.22.3 LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland

Einwendungen vom 14.12.16-16-7788-TY-BAU

Argument 1

Denkmalschutz:

Sollte sich eine Änderung hinsichtlich der anspruchsberechtigten Gebäude ergeben, wären die Baudenkmäler Henriettenstr. 5-9 und Karolingerstr. 28-34 noch mit in die Liste aufzunehmen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Sollten sich Änderungen bzgl. der anspruchsberechtigten Gebäude ergeben, so werden diese ebenfalls Berücksichtigung finden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Argument 2

Denkmalschutz:

Auskunft über alle rechtskräftig in die Denkmalliste der jeweiligen Kommunen eingetragenen Baudenkmale erhalten Sie bei der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Düsseldorf.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen und wird beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Argument 3

Denkmalschutz:

Aus denkmalpflegerischer Sicht ist die Nutzung dieser Baudenkmäler als Wohngebäude weiterhin zu sichern. Bei nötigen Schallschutzmaßnahmen wie Fenstererneuerungen etc. durch erhöhte Lärmbelastung muss ein fachgerechter Umgang mit der historischen Substanz beachtet werden. Historische Fenster und Fassaden müssen erhalten bleiben, die Vorgangsweise ist mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen.

Gegenäußerung zu Argument 3

Für die Durchführung der Maßnahmen des passiven Schallschutzes wird die Antragstellerin ein Ingenieurbüro beauftragen. Die Belange des baulichen Denkmalschutzes werden dabei berücksichtigt werden. Eine Abstimmung mit den entsprechenden Behörden wird dabei stattfinden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Argument 4

Denkmalschutz:

Archäologische Belange/ Belange der Bodendenkmalpflege werden durch das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege,
Endenicher Straße 133, 53115 Bonn, vertreten.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Antragstellerin bedankt sich für diesen Hinweis.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

B.5.22.4 BR, Dezernat 22 Kampfmittelbeseitigung/Gefahrenabwehr

Einwendungen vom 10.10.16 – 22.5-3-5000000-20/16/

Argument 1

Kampfmittelbeseitigung:

Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m² sechs Monate) vor Baubeginn, ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient dazu, Bauverzögerungen und -stilllegungen zu vermeiden.

Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungs-/ Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25) vorzulegen

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei den vorliegenden Argumenten handelt es sich um eine Forderung, die nicht die Vorhabenträgerin zu treffen hat. Eine Stellungnahme ist daher nicht erforderlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Nebenbestimmung zum Thema Kampfmittel hingewiesen.

B.5.22.5 BR, Dezernat 35 Denkmalschutz

Einwendungen vom 04.11.2016

Argument 1

Denkmalschutz:

Zur Wahrung sämtlicher denkmalrechtlicher Belange empfehle ich -falls nicht bereits geschehen- die Beteiligung des LVR -Amt für Denkmalpflege im Rheinland-, Pulheim und des LVR -Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland-, Bonn, sowie die zuständige kommunale Untere Denkmalbehörde zu beteiligen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei den vorliegenden Argumenten handelt es sich um eine Forderung, die nicht die Vorhabenträgerin zu treffen hat. Eine Stellungnahme ist daher nicht erforderlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Nebenbestimmung hingewiesen.

B.5.22.6 BR, Dezernat 51 Höhere Naturschutzbehörde

Einwendungen vom 08.12.16 – 51.01.05.02-D

Argument 1

Naturschutzbehörde: Umweltverträglichkeit

Zur Überprüfung des Erfordernisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde vom Vorhabenträger ein Screening nach § 3c UVPG durchgeführt mit dem Ergebnis, dass eine UVP-Pflicht nicht zu erwarten ist. Dies liegt mir nicht vor.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Umwelterklärung ist dem Eisenbahn-Bundesamt mit Einreichung der Planfeststellungsunterlagen übergeben worden. Mit „Einführung des Leitfadens zur einheitlichen Gestaltung von Antragsunterlagen für Infrastrukturvorhaben der Eisenbahn des Bundes“ – Ausgabe 08/2015 - ist die Umwelterklärung Bestandteil der Ergänzenden Unterlagen, die lediglich dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt werden. Sie ist nicht Bestandteil der zu prüfenden Planunterlagen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Argument 2

Artenschutz:

Um sicher zu gehen, sind vor Baubeginn die im Wirkraum befindlichen Flächen im Monat Mai 2018 auf Populationen von Zauneidechsen durch einen externen Biologen zu untersuchen. Zum Schutz der Avifauna müssen die Rodungsarbeiten in der Zeit vom 1.10. bis 28.02. erfolgen und sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

Gegenäußerung zu Argument 2

PL: Prüfung Effektivität erfolgt durch Schallgutachten, Ermittlung Baukosten und Verlängerung Bauzeit wird geprüft, auf Verlangen Umsetzung ggf. Kostenübernahme durch Stadt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung ist durch die Antragstellerin zu berücksichtigen.

Argument 3

Ich bitte um Aufnahme der folgenden Nebenbestimmungen in den Genehmigungsbescheid:

- Die im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag mit integriertem Artenschutzbeitrag (Stand: 29.01.2016) dargestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind entsprechend durchzuführen.
- Vor Beginn der Maßnahme ist das Baufeld nach planungsrelevanten Arten (insbesondere Zauneidechsen) durch einen externen Biologen abzusuchen. Sollten Tiere der planungsrelevanten Arten vor-gefunden werden, ist unmittelbar die höhere Naturschutzbehörde zu informieren und mit dieser geeignete Schutzmaßnahmen abzustimmen.“
- Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind zur Gewährleistung der artenschutzrechtlichen Belange (hier Avifauna) nur innerhalb eines Zeitraums vom 1.10. bis 28.02. zulässig.
- Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) hat in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Ggf. erforderlich werdende Abweichungen von diesem Bescheid sind rechtzeitig bei der verfahrensführenden Stelle mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Nebenbestimmung hingewiesen.

B.5.22.7 BR, Dezernat 54 Obere Wasserbehörde

Einwendungen vom 16.11.16 - 54.02.08

Argument 1

Hochwasser / Baugrund:

ÜSG/HWRM

Das Vorhaben befindet sich derzeit in keinem nach § 76 WHG in Verbindung mit § 83 LWG ordnungsbehördlich festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet (ÜSG), für das besondere Schutzvorschriften gelten (§ 78 WHG). Im Rahmen des Hochwasserrisikomanagements (HWRM) als Instrument des vorsorgenden Hochwasserschutzes wurden Risikogebiete nach § 73 WHG identifiziert, die ein potenziell signifikantes Hochwasserrisiko aufweisen. Der Rhein ist ein solches Risikogebiet bzw. Risikogewässer.

Für die ermittelten Risikogebiete wurden bis Ende 2013 Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten für verschiedene Hochwasserszenarien erstellt. Diese Karten finden Sie auf der Internetseite:

http://www.flussgebiete.nrw.de/index.php/HWRMRL/Risiko-_und_Gefahrenkarten

Gemäß Übersichtslageplan liegen Flächen, die durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, in Randbereichen teilweise innerhalb der Gebiete, die ab einem Hochwasserereignis HQ100 des Rheins durch Versagen oder Überströmen von Hochwasserschutzeinrichtungen überschwemmt werden können.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen, sie wird beachtet und eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

B.5.22.8 Vodafone GmbH

Einwendungen vom 07.02.17

Argument 1

Kabel:

Bitte stellen Sie sicher, dass durch Ihre eigenen bzw. durch die von Ihnen beauftragten Auftragnehmerkräfte die allgemeinen Vorschriften beachtet und eingehalten werden. Die Pläne fordern Sie bitte bei der DB AG an.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, sie werden beachtet und eingehalten.
Die Pläne liegen der DB Netz AG in Köln vor.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

B.5.22.9 NDH Neuss-Düsseldorfer-Häfen GmbH

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Soweit die Realisierung der Baumaßnahme es zulässt, ist zu prüfen, ob die Belange der NDH berücksichtigt werden können. Dies darf jedoch nicht zu Verzögerungen im Bauablauf führen.

B.5.23 Bewertung der Einwendungen Privater und Verbände

B.5.23.1 Privater P1

Einwendungen vom 16.12.16

Argument 1

Lärmschutz:

Es sollen zusätzliche Gleise auf der Seite von unserem Grundstück angelegt werden, die dann mit Weichen in die bestehende Bahntrasse einmünden. Gerade an den Weichen kommt es zu einer Lärmfreisetzung. Diese erhöhte Lärmfreisetzung ist bereits jetzt von meiner Wohnung aus festzustellen, wenn ein Zug über eine bereits bestehende Weiche fährt. Zwar ist eine 4 Meter hohe Schallschutzwand vorgesehen, ob diese jedoch ausreichend ist, zweifle ich an.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen, die nach dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durchgeführt wurden, ergeben für das 3. OG in dem Gebäude Benzenberstraße 25 (Immissionsort 55) eine erhebliche Pegelminderung durch die Schallschutzwand.

Dennoch wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete an einem Fassadenpunkt in der Nachtzeit überschritten. Daher besteht Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Die Schallschutzwand führt jedenfalls zu einer Verbesserung der Situation gegenüber dem bestehenden Zustand.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Es wird auf die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen.

Argument 2

Lärmschutz:

Im Bereich der Weichen sollte ein Lärmschutz durch Dämpfungsmaßnahmen an den Weichen bzw. am Gleis erstellt werden.

Gegenäußerung zu Argument 2

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurde ein umfangreicher schalltechnischer Variantenvergleich durchgeführt. Daraus ergibt sich – unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderung, dass die Kosten der Schallschutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen dürfen – das hier vorgesehene Schallschutzkonzept.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Es wird auf die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen.

Argument 3

Lärmschutz:

Auch ist der Lärmschutz des Kindergartens an der Martinstr. der unmittelbar an den Bahngleisen liegt, besonders zu berücksichtigen, da das Lärmempfinden bei Kleinkindern stark ausgeprägt ist und auch zu Krankheiten führen kann.

Gegenäußerung zu Argument 3

An dem Gebäude des Kindergartens besteht nach den Ergebnissen der Schalltechnischen Untersuchung kein Anspruch auf Lärmvorsorge. Zudem existiert dort bereits eine Schallschutzwand, die, vor allem im Erdgeschoss, einen guten Schutz bietet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Es wird auf die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen.

B.5.23.2 Privater P2

Einwendungen vom 15.12.16

Argument 1

Lärmschutz:

Es sollen zwei zusätzliche Gleise auf der Seite von unserem Grundstück angelegt werden, die dann mit Weichen in die bestehenden Bahntrasse einmünden. Gerade an den Weichen kommt es zu einer Lärmfreisetzung. Diese erhöhte Lärmfreisetzung ist bereits jetzt von meinem Balkon/meiner Wohnung aus festzustellen, wenn ein Zug über eine bereits bestehende Weiche fährt. Zwar ist eine 4 Meter hohe Schallschutzwand vorgesehen.

Ich habe jedoch die Befürchtung, dass die Schallentwicklung wegen der Lage des Balkons/der Wohnung im 4. Obergeschoss über die Schallschutzwand hinweg sich dennoch ausbreiten wird.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen, die nach dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durchgeführt wurden, ergeben auch für das 4. OG in dem Gebäude Benzenberstraße 25 (Immissionsort 55) eine erhebliche Pegelminderung durch die Schallschutzwand, die allerdings geringer ausfällt als in den unteren Geschossen.

PLAV:

Dennoch wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete an einem Fassadenpunkt in der Nachtzeit überschritten. Daher besteht Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Die Schallschutzwand führt jedenfalls zu einer Verbesserung der Situation gegenüber dem bestehenden Zustand.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Es wird auf die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen.

Argument 2

Lärmschutz:

Ich möchte daher folgende Eingabe machen:

Im Bereich der Weichen sollte ein Lärmschutz durch Dämpfungsmaßnahmen an den Weichen bzw. am Gleis erstellt werden.

Gegenäußerung zu Argument 2

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurde ein umfangreicher schalltechnischer Variantenvergleich durchgeführt. Daraus ergibt sich – unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderung, dass die Kosten der Schallschutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen dürfen – das hier vorgesehene Schallschutzkonzept.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Es wird auf die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen.

B.5.23.3 Privater P3

Einwendungen vom 16.12.16

Argument 1

Lärmschutz:

Es sollen zwei zusätzliche Gleise auf der Seite von unserem Grundstück angelegt werden, die dann mit Weichen in die bestehenden Bahntrasse einmünden. Gerade an den Weichen kommt es zu einer Lärmfreisetzung. Diese erhöhte Lärmfreisetzung ist bereits jetzt von meinem Balkon/meiner Wohnung aus festzustellen, wenn ein Zug über eine bereits bestehende Weiche fährt. Zwar ist eine 4 Meter hohe Schallschutzwand vorgesehen.

Ich habe jedoch die Befürchtung, dass die Schallentwicklung wegen der Lage des Balkons/der Wohnung im 5. Obergeschoss über die Schallschutzwand hinweg sich dennoch ausbreiten wird.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen, die nach dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durchgeführt wurden, ergeben auch noch für das 5. OG in dem Gebäude Benzenberstraße 25 (Immissionsort 55) eine erhebliche Pegelminderung durch die Schallschutzwand, die allerdings geringer ausfällt als in den unteren Geschossen.

Dennoch wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete an einem Fassadenpunkt in der Nachtzeit überschritten. Daher besteht Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Die Schallschutzwand führt jedenfalls zu einer Verbesserung der Situation gegenüber dem bestehenden Zustand.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Es wird auf die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen.

Argument 2

Lärmschutz:

Ich möchte daher folgende Eingabe machen:

Im Bereich der Weichen sollte ein Lärmschutz durch Dämpfungsmaßnahmen an den Weichen bzw. am Gleis erstellt werden.

Gegenäußerung zu Argument 2

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurde ein umfangreicher schalltechnischer Variantenvergleich durchgeführt. Daraus ergibt sich – unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderung, dass die Kosten der Schallschutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen dürfen – das hier vorgesehene Schallschutzkonzept.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen. Die Einwendung wird soweit ihr nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Es wird auf die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen.

B. 6 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Sie ist nach eingehender Prüfung zu der Überzeugung gelangt, dass die öffentlichen, für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange die entgegenstehenden, von dem Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange überwiegen und die beantragte Maßnahme geeignet und geboten ist, das angestrebte Planungsziel zu erreichen.

Die Planung mit den angeordneten Schutzvorkehrungen und Auflagen berücksichtigt die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen. Damit ist eine wirksame Umweltvorsorge sichergestellt. Es ist auch davon auszugehen, dass nach dem für die anderen Planfeststellungsabschnitte vorliegenden Erkenntnissen auch bei einer Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens gegeben ist.

B.7 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen *der* Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erheben.

Die Klage kann auch als elektronisches Dokument an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach des Gerichts oder an die DE-Mail-Adresse übermittelt werden. Das elektronische Dokument muss entweder mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und über einen sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden. Sichere Übermittlungswege sind das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) oder eine absenderbestätigte DE-Mail. Eine normale E-Mail genügt nicht.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Essen/Köln, Werkstattstraße 103, 50733 Köln und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Ist der Kläger eine Person oder eine Vereinigung im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes, hat er innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt.

Vor dem Verwaltungsgericht können die Beteiligten den Rechtsstreit selbst führen.

Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und 2 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

D. Ausfertigung

Dieser Planänderungsbeschluss einschließlich Plansatz wird dreifach gefertigt:

1. Ausfertigung für den Vorhabenträger DB Netz AG
2. Ausfertigung für die Offenlage bei der Landeshauptstadt Düsseldorf
3. Ausfertigung für das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Köln
Köln, den 05.06.2018
Az.: 64134-641pa/002-2016#002
VMS-Nr.: 3343263/10**