Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az. 601ppa/002-2011#001
Datum: 25.03.2019

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Rhein-Ruhr-Express, PFA1.3, Leverkusen-Rheindorf - Langenfeld-Berghausen“

in der Stadt Langenfeld

Bahn-km 17,100 bis 24,050

der Strecke 2650 Köln-Deutz - Hamm (Westf)

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
DB Station & Service AG
DB Energie GmbH
diese vertreten durch die
DB Netz AG
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil ... 4
A.1 Feststellung des Plans ... 4
A.2 Planunterlagen ... 5
A.3 Besondere Entscheidungen ... 15
A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen ... 15
A.3.2 Konzentrationswirkung ... 17
A.4 Nebenbestimmungen ... 17
A.4.1 Abweichungen vom Regelwerk ... 17
A.4.2 Allgemein zu beachtende Vorschriften ... 17
A.4.3 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz ... 17
A.4.4 Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz ... 21
A.4.5 Immissionsschutz ... 24
A.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz ... 30
A.4.7 Denkmalschutz ... 32
A.4.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen ... 32
A.4.9 Straßen, Wege und Zufahrten ... 35
A.4.10 Kampfmittel ... 36
A.4.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter ... 37
A.4.12 Bahnen der Stadt Monheim ... 39
A.4.13 Arbeitsschutz ... 39
A.4.14 Standsicherheit ... 39
A.4.15 Landwirtschaft ... 40
A.4.16 Unterrichtungspflichten ... 40
A.5 Vorbehalt ... 40
A.5.1 Vorbehalt zur Forderung der Open Grid Europe GmbH ... 40
A.5.2 Vorbehalt aufgrund der Forderungen der Air Liquide Deutschland GmbH ... 40
A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ... 41
A.7 Sofortige Vollziehung ... 41
A.8 Gebühr und Auslagen ... 41
A.9 Hinweise ... 41
B. Begründung ... 43
B.1 Sachverhalt ... 43
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens ... 43
B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ... 43
B.1.3 Anhörungsverfahren ... 44
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 58
B.2.1 Rechtsgrundlage ... 58
B.2.2 Zuständigkeit ... 58
B.3 Umweltverträglichkeit ... 59
B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ... 59
B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung ... 60

B.3.3 Auswirkungen auf die Umwelt durch das Gesamtprojekt RRX ... 82
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens ... 84
B.4.1 Planrechtfertigung ... 84
B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk ... 87
B.4.3 VV BAU und VV BAU-STE und VV IST ... 88
B.4.4 Abschnittsbildung ... 88
B.4.5 Variantenentscheidung ... 91
B.4.6 Raumordnung und Landesplanung ... 94
B.4.7 Wasserhaushalt ... 96
B.4.8 Natur- und Landschaftsschutz ... 98
B.4.9 Gebietsschutz ... 100
B.4.10 Artenschutz ... 100
B.4.11 Immissionsschutz ... 111
B.4.12 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz ... 138
B.4.13 Denkmalschutz ... 139
B.4.14 Brand- und Katastrophenschutz ... 139
B.4.15 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen ... 139
B.4.16 Straßen, Wege und Zufahrten ... 140
B.4.17 Kampfmittel ... 140
B.4.18 Sonstige öffentliche Belange ... 140
B.4.19 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter ... 140
B.4.20 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen ... 143
B.4.21 Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ... 339
B.5 Gesamtabwägung ... 524
B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen ... 525
C. Rechtsbehelfsbelehrung ... 526

Auf Antrag der DB Netz AG, der DB Station & Service AG, der DB Energie GmbH (im Folgenden Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB Netz AG, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Rhein-Ruhr-Express, PFA1.3, Leverkusen-Rheindorf - Langenfeld-Berghausen“ in der Stadt Langenfeld, Bahn-km 17,100 bis 24,050 der Strecke 2650 Köln-Deutz - Hamm (Westf), wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Hinweisen festgestellt.

Gegenstand des hier planfestgestellten Abschnitts 1.3 sind ist im Wesentlichen:
Der bereits im PFA 1.2 begonnene Bau des vierten Gleises soll im PFA 1.3 bis Bahn-km 21,45, kurz hinter dem S-Bahn-Verkehrshalt im Bf Langenfeld (Rheinland) fortgeführt werden, da in diesem Abschnitt die Strecke 2670 zurzeit nur eingleisig ist. Aus dem PFA 1.2 kommend, soll das neue Gleis zunächst in einem Abstand von 6,4 m neben dem bestehenden Gleis angeordnet werden, weil das bestehende Gleis hier nur in einem Abstand von 4,00 m neben dem linken Gleis der Strecke 2650 verläuft. Zwischen Bahn-km 18,35 und 18,75 soll der Abstand zwischen dem bestehenden Gleis und der Strecke 2650 auf 6,10 m aufgeweitet werden. Im gleichen Abschnitt soll der Abstand zwischen dem neuen und dem bestehenden Gleis der Strecke 2670 auf 4,00 m reduziert werden.

Im Bereich der Eisenbahnüberführung über die Bundesautobahn 542 (Bahn-km 19,180) soll der Gleisabstand wieder vergrößert werden, so dass das neue Gleis nicht auf der Fuge zwischen dem vorhandenen und dem daneben neu zu errichtenden Überbau angeordnet wird.

Im Bf Langenfeld sollen die Weichen der bestehenden Gleisverbindung im Bereich von Bahn-km 19,95 bis 20,40 zurückgebaut und durch Lückenschluss im Stammgleis ersetzt werden. Das Überholgleis 55/50 (neu: 5) soll zu einem zuglangen

Überholungsgleis mit einer Nutzlänge von 750 m verlängert werden. Die zulässige Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit soll darüber hinaus auf Vmax=80 km/h angehoben werden. Ab Bahn-km 19,9 soll der Gleisabstand des Überholungsgleises auf 5,8 m erhöht werden, während bis Bahn-km 19,9 die Lage des Gleises 5 erhalten bleibt. Zwischen Bahn-km 20,25 und 20,60 soll die Lage des bestehenden Gleises Düsseldorf – Köln lediglich geringfügig modifiziert werden, um zukünftig die zulässige Geschwindigkeit auf 140 km/h anheben zu können. Zwischen Bahn-km 20,83 und 21,45 sollen die zurück gebauten Gleisverbindungen zwischen den Gleisen der Strecke 2650 und 2670 für eine zulässige Geschwindigkeit von Vmax=80 km/h niveaugleich wieder hergestellt werden.

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme sollen auch Baumaßnahmen an Brückenbauwerken durchgeführt werden. So sollen die Eisenbahnüberführungen (EÜ) über die BAB A 542 und die EÜ über die Fußgängerunterführung Katzbergstraße linksseitig verbreitert werden. Die EÜ über die Fußgängerunterführung Hitdorfer Straße soll durch einen Torsionsbalken für eine Schallschutzwand ergänzt werden. Darüber hinaus sollen im Planfeststellungsabschnitt 911 m bestehende Schallschutzwände abgebrochen und 1817 m neu errichtet werden. Als notwendige Folgemaßnahme des Neubaus des vierten Gleises muss eine Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH umverlegt werden.

Weitere Einzelheiten sind den Planunterlagen zu entnehmen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Anlagenverzeichnis, 7 Seiten 2. Deckblatt	nur zur Information
2	Erläuterungsbericht vom 15.11.2016, 108 Seiten 2. Deckblatt	festgestellt
	Anhang 1 Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung nach § 6 UVPG vom 15.11.2016, 28 Seiten 2. Deckblatt	festgestellt
	Anhang 2.1 EBWU-Ergebnisbericht Leistungskennwerte gem. §§ 11 und 18 AEG für Infrastrukturvarianten auf der Strecke 2650 vom 30.08.2011,	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	27 Seiten	
	Anhang 2.2 EBWU-Ergebnisbericht Leistungskennwerte gem. §§ 11 und 18 AEG für Infrastrukturvarianten auf der Strecke 2670 vom 30.08.2011, 28 Seiten	nur zur Information
3.1	Übersichtskarte, km 5,400 bis 24,050, Maßstab 1:100.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr.: 4 13 VA UK 001.0	nur zur Information
	Übersichtskarte, km 5,400 bis 24,050, Maßstab 1:25.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr.: 4 13 VA UK 002 A	nur zur Information
3.2	Übersichtsplan, km 17,100 bis 18,570, Maßstab 1:5.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA UP 101 B 1. Deckblatt	nur zur Information
	Übersichtsplan, km 18,570 bis 22,110, Maßstab 1:5.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA UP 102 B 1. Deckblatt	nur zur Information
3.3	Übersichtsplan, Zuwegung für Rettungseinsätze, km 17,100 bis 18,570, Maßstab 1:5.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA WK 101 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Übersichtsplan, Zuwegung für Rettungseinsätze, km 18,570 bis 22,110, Maßstab 1:5.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA WK 102 B 1. Deckblatt	festgestellt
4	Lageplan, km 16,7+34 bis 17,6+17, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA LP 101 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Lageplan, km 17,6+17 bis 18,5+12, Blatt 2, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA LP 102 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Lageplan, km 18,5+12 bis 19,0+25, Blatt 3, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA LP 103 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Lageplan, km 19,0+25 bis 19,5+34, Blatt 4, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA LP 104 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Lageplan, km 19,5+34 bis 20,3+87, Blatt 5, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA LP 105 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Lageplan, km 20,3+87 bis 20,8+80, Blatt 6, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA LP 106 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Lageplan, km 20,8+80 bis 21,7+77, Blatt 7, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA LP 107 B 1. Deckblatt	festgestellt
5	Höhenpläne	entfällt
6.1	Querprofil, km 17,8, Blatt 1, Maßstab 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 VA QP 101 A	festgestellt
	Querprofil, km 18,0, Blatt 2, Maßstab 1:100 vom 31.01.2012,	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Plan-Nr. 4 13 VA QP 102 A	
	Querprofil, km 18,6, Blatt 3, Maßstab 1:100 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA QP 103 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Querprofil, km 19,3, Blatt 4, Maßstab 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 VA QP 104 A	festgestellt
	Querprofil, km 19,5, Blatt 5, Maßstab 1:100 vom 27.02.2015, Plan-Nr. 4 13 VA QP 105 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Querprofil, km 19,7, Blatt 6, Maßstab 1:100 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA QP 106 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Querprofil, km 20,0, Blatt 7, Maßstab 1:100 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA QP 107 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Querprofil, km 20,3, Blatt 8, Maßstab 1:100 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA QP 108 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Querprofil, km 20,9, Blatt 9, Maßstab 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 VA QP 109 A	festgestellt
6.2	Regelquerprofil Baustraßen, Blatt 1, Maßstab 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 VA RQ 101 A	festgestellt
	Regelquerprofil Wirtschaftsweg, Blatt 2, Maßstab 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 VA RQ 102 A	festgestellt
7.1	EÜ BAB A 542, Blatt 1, Maßstab 1:200, 1:100 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 IB EU 001 B 1. Deckblatt	festgestellt
	~~EÜ Hitdorfer Str., Blatt 2, Maßstab 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 IB EU 002 A~~	Entfällt durch 1. Deckblatt
	EÜ (FU) Katzbergstraße, Blatt 3, Maßstab 1:100 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 IB EU 003 B 1. Deckblatt	festgestellt
7.2	Regelausführung bei Schallschutzwand, Blatt 1, Maßstab 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 IB SS 001 A	festgestellt
	Regelausführung bei Schallschutzwand, Blatt 2, Maßstab 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 VA RQ 002 A	festgestellt
7.3	Regeldetail Zuwegung für Rettungseinsätze bei Schallschutzwand im Einschnitt, Blatt 1, Maßstab 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 VA RQ 101 A	festgestellt
	Regeldetail Zuwegung für Rettungseinsätze bei Schallschutzwand, Blatt 2, Maßstab 1: 100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 VA RQ 201 A	festgestellt
7.4	ESTW-Modulgebäude Langenfeld, Maßstab 1:1.000, 1:100 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 IB GR 001 B 1. Deckblatt	festgestellt
7.5	SSW „EÜ Hitdorfer Straße“, Maßstab 1:100 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 IB SS 101 B 1. Deckblatt	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	SSW „EÜ Katzbergstraße“, Maßstab 1:100 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 IB SS 102 B 1. Deckblatt	festgestellt
7.6	Detailplan Pferdestall, Maßstab 1:100 vom 27.02.2015, Plan-Nr. 4 13 HB DP 001 B 1. Deckblatt	festgestellt
8	Bauwerksverzeichnis vom 15.11.2016, 29 Seiten + Deckblatt 2. Deckblatt	festgestellt
9	Grunderwerbsverzeichnis vom 20.09.2017, 10 Seiten 2. Deckblatt	festgestellt
10.1	Grunderwerbsplan, km 16,7+34 bis 17,6+17, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 20.09.2017, Plan-Nr. 4 13 VA GE 101 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Grunderwerbsplan, km 17,6+17 bis 18,5+12, Blatt 2, Maßstab 1:1.000 vom 20.09.2017, Plan-Nr. 4 13 VA GE 102 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Grunderwerbsplan, km 18,5+12 bis 19,0+25, Blatt 3, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA GE 103 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Grunderwerbsplan, km 19,0+25 bis 19,5+34, Blatt 4, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA GE 104 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Grunderwerbsplan, km 19,5+34 bis 20,3+87, Blatt 5, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA GE 105 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Grunderwerbsplan, km 20,3+87 bis 20,8+80, Blatt 6, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA GE 106 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Grunderwerbsplan, km 20,8+80 bis 21,7+77, Blatt 7, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA GE 107 C 2. Deckblatt	festgestellt
10.2	Grunderwerbsplan, km 17,4+95 bis 18,4+05, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA GE 201 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Grunderwerbsplan, km 20,8+80 bis 21,7+77, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA GE 202 B 1. Deckblatt	festgestellt
11	Übersichtsplan Baustraßenkonzept, km 17,1 bis 18,57, Blatt 1, Maßstab 1:5.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA ST 101 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Übersichtsplan Baustraßenkonzept, km 18,57 bis 22,11, Blatt 2, Maßstab 1:5.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA ST 102 B 1. Deckblatt	festgestellt
12	Leitungslageplan, km 16,7+34 bis 17,6+17, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA KT 101 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Leitungslageplan, km 17,6+17 bis 18,5+12, Blatt 2, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA KT 102 C	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	2. Deckblatt	
	Leitungslageplan, km 18,5+12 bis 19,0+25, Blatt 3, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 4 13 VA KT 103 C 2. Deckblatt	festgestellt
	Leitungslageplan, km 19,0+25 bis 19,5+34, Blatt 4, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA KT 104 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Leitungslageplan, km 19,5+34 bis 20,3+87, Blatt 5, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA KT 105 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Leitungslageplan, km 20,3+87 bis 20,8+80, Blatt 6, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA KT 106 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Leitungslageplan, km 20,8+80 bis 21,7+77, Blatt 7, Maßstab 1:1.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA KT 107 B 1. Deckblatt	festgestellt
13.1	Erläuterungsbericht zur hydraulischen Berechnung vom 01.08.2011, 10 Seiten	festgestellt
13.2	Übersichtsplan Entwässerungskonzept, km 17,1 bis 18,57, Blatt 1, Maßstab 1: 5.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA EW 101 B 1. Deckblatt	festgestellt
	Übersichtsplan Entwässerungskonzept, km 18,57 bis 22,11, Blatt 2, Maßstab 1: 5.000 vom 12.12.2014, Plan-Nr. 4 13 VA EW 102 B 1. Deckblatt	festgestellt
13.3	Detail Sickerschlitz, km 20,0, Maßstab 1:25 vom 27.02.2015, Plan-Nr. 4 13 VA EW 103 B 1. Deckblatt	festgestellt
13.4	Rasterdatenblatt KOSTRA DWD 2000, 1 Seite	nur zur Information
13.5	Berechnung Abflussmengen vom 15.04.2011, Blätter 1 - 12	festgestellt
	Berechnung Abflussmengen vom 15.11.2016, Blatt 13 2. Deckblatt	festgestellt
14.1	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag – Erläuterungsbericht vom 15.11.2016, 162 Seiten 2. Deckblatt	festgestellt
	Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung nach § 6 UVPG vom 15.11.2016, 28 Seiten 2. Deckblatt	festgestellt
14.2	LPB, Bestands- und Konfliktplan, km 17,1 bis 24,05, Blatt 0, Maßstab 1:2.500 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP KP 100 C 2. Deckblatt	festgestellt
	LPB, Bestands- und Konfliktplan, km 17,1 bis 19,337, Blatt 1, Maßstab 1:2.500 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP KP 101 C 2. Deckblatt	festgestellt
	LPB, Bestands- und Konfliktplan, km 19,206 bis 21,450, Blatt 2, Maßstab 1:2.500 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP KP 102 C 2. Deckblatt	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
14.3	LBP, Maßnahmenübersichtsplan, km 17,1 bis 24,050, Blatt 0, Maßstab 1:2.500 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP UP 100 C 2. Deckblatt	festgestellt
	LBP, Maßnahmenübersichtsplan, km 17,1 bis 19,337, Blatt 1, Maßstab 1:2.500 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP UP 101 C 2. Deckblatt	festgestellt
	LBP, Maßnahmenübersichtsplan, km 19,206 bis 21,450, Blatt 2, Maßstab 1:2.500 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP UP 102 C 2. Deckblatt	festgestellt
14.4	LBP, Maßnahmenlageplan, km 16,734 bis 17,617, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP MP 101 C 2. Deckblatt	festgestellt
	LBP, Maßnahmenlageplan, km 17,617 bis 18,512, Blatt 2, Maßstab 1:1.000 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP MP 102 C 2. Deckblatt	festgestellt
	LBP, Maßnahmenlageplan, km 18,512 bis 19,025, Blatt 3, Maßstab 1:1.000 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP MP 103 C 2. Deckblatt	festgestellt
	LBP, Maßnahmenlageplan, km 19,025 bis 19,534, Blatt 4, Maßstab 1:1.000 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP MP 104 C 2. Deckblatt	festgestellt
	LBP, Maßnahmenlageplan, km 19,534 bis 20,387, Blatt 5, Maßstab 1:1.000 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP MP 105 C 2. Deckblatt	festgestellt
	LBP, Maßnahmenlageplan, km 20,387 bis 20,880, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP MP 106 C 2. Deckblatt	festgestellt
	LBP, Maßnahmenlageplan, km 20,880 bis 21,777, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP MP 107 C 2. Deckblatt	festgestellt
14.5	LBP, Maßnahmenlageplan, km 17,22 bis 17,9, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 30.09.2016, Plan-Nr. 4 13 LP MP 121 C 2. Deckblatt	festgestellt
14.6	Artenschutzbeitrag vom 15.11.2016, 78 Seiten 2. Deckblatt	festgestellt
15.1	Umweltverträglichkeitsstudie von März 2010, 174 Seiten + Anlage Natura 2000 Standard-Datenbogen + Anlage Landschaftsplan, 1. Förmliche Änderung Teilbereich FFH Gebiete „Wupper“ und „Dhünn“ der Stadt Leverkusen	nur zur Information
15.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Bestand und Bewertung – Fauna, km 6,4 bis 9,5, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 11 LP UV 101 A	nur zur Information
	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Bestand und Bewertung – Fauna, km 9,5 bis 13,5, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 12 LP UV 101 A	nur zur Information
	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Bestand und Bewertung – Fauna, km 14,4 bis 15,2, Blatt 2, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 12 LP UV 102 A	nur zur Information
	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Bestand	nur zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	und Bewertung – Fauna, km 15,1 bis 21,6, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP UV 101 A	Information
	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Bestand und Bewertung – Biotoptypen, km 6,4 bis 9,5, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 11 LP UV 201 A	nur zur Information
	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Bestand und Bewertung – Biotoptypen, km 9,5 bis 13,5, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 12 LP UV 201 A	nur zur Information
	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Bestand und Bewertung – Biotoptypen, km 15,1 bis 21,6, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP UV 201 A	nur zur Information
	Schutzgut Boden sowie Kultur- und Sachgüter, Bestand und Bewertung, km 6,4 bis 9,5, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 11 LP UV 301 A	nur zur Information
	Schutzgut Boden sowie Kultur- und Sachgüter, Bestand und Bewertung, km 9,5 bis 13,5, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 12 LP UV 301 A	nur zur Information
	Schutzgut Boden sowie Kultur- und Sachgüter, Bestand und Bewertung, km 15,1 bis 21,6, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP UV 301 A	nur zur Information
	Schutzgut Wasser, Bestand und Bewertung, km 6,4 bis 9,5, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 11 LP UV 401 A	nur zur Information
	Schutzgut Wasser, Bestand und Bewertung, km 9,5 bis 13,5, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 12 LP UV 401 A	nur zur Information
	Schutzgut Wasser, Bestand und Bewertung, km 15,1 bis 21,6, Blatt 1, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP UV 401 A	nur zur Information
	Schutzgüter Landschaftsbild und Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Bestand und Bewertung, km 6,4 bis 9,5, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 11 LP UV 501 A	nur zur Information
	Schutzgüter Landschaftsbild und Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Bestand und Bewertung, km 9,5 bis 13,5, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 12 LP UV 501 A	nur zur Information
	Schutzgüter Landschaftsbild und Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Bestand und Bewertung, km 15,1 bis 21,6, Maßstab 1:10.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP UV 501 A	nur zur Information
	Konfliktschwerpunkte, km 6,5 bis 8,5, Maßstab 1:5.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 11 LP UV 601 A	nur zur Information
	Konfliktschwerpunkte, km 9,5 bis 13,5, Maßstab 1:5.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 12 LP UV 601 A	nur zur Information
	Konfliktschwerpunkte, km 16,5 bis 21,5, Maßstab 1:5.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP UV 601 A	nur zur Information
16.1	Erläuterungsbericht Schalltechnische Untersuchung von September 2014, 53 Seiten 1. Deckblatt	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.2.1	Betriebsprogramm und Emissionspegel von Juli 2011, 8 Seiten	nur zur Information
16.2.2.1	Beurteilungspegel wesentliche Änderung ohne Schallschutz von Juli 2011, 120 Seiten	nur zur Information
16.2.2.2	Beurteilungspegel wesentliche Änderung ohne Schallschutz außerhalb der Baumaßnahme, Juli 2011, 32 Seiten	nur zur Information
16.2.2.3	Beurteilungspegel wesentliche Änderung mit Schallschutz von September 2014,120 Seiten 1. Deckblatt	nur zur Information
16.2.2.4	Beurteilungspegel erheblicher baulicher Eingriff ohne Schallschutz von September 2014, 52 Seiten 1. Deckblatt	nur zur Information
16.2.2.5	Beurteilungspegel erheblicher baulicher Eingriff mit Schallschutz von September 2014,52 Seiten 1. Deckblatt	nur zur Information
16.2.2.6	Beurteilungspegel in der Baulücke von Juli 2011, 141 Seiten	nur zur Information
16.3.1	Übersichtsplan der Berechnungsabschnitte, km 17,1 bis 24,050, Blatt 1, Maßstab 1:15.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU UP 101 A	nur zur Information
16.3.2	Isophonenplan, km 17,1 bis 19,8, Blatt 1, Maßstab 1:5.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU SS 101 A	nur zur Information
	Isophonenplan, km 19,8 bis 20,6, Blatt 2, Maßstab 1:5.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU SS 102 A	nur zur Information
	Isophonenplan, km 20,6 bis 24,05, Blatt 3, Maßstab 1:5.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU SS 103 A	nur zur Information
16.3.3	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 17,1 bis 17,450, Blatt 1, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 101 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 17,45 bis 17,650, Blatt 2, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 102 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 17,65 bis 17,9, Blatt 3, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 103 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 18,1 bis 18,8, Blatt 4, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 104 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 18,8 bis 19,3, Blatt 5, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 105 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 19,3 bis 19,6, Blatt 6, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 106 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 19,6 bis 19,8, Blatt 7, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 107 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 17,55 bis 17,65, Blatt 8, Maßstab 1:1.500	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 108 A	
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 18,2 bis 18,3, Blatt 9, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 109 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 18,85 bis 18,95, Blatt 10, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 110 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 18,95 bis 19,4, Blatt 11, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 111 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 19,4 bis 19,7, Blatt 12, Maßstab 1:1.500 vom 30.09.2014, Plan-Nr. 4 13 SU LP 112 B 1. Deckblatt	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung innerhalb der Baumaßnahme, km 19,7 bis 19,8, Blatt 13, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 113 A	nur zur Information
16.3.4	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung außerhalb der Baumaßnahme, km 16,5 bis 17,1, Blatt 1, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 201 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte wesentliche Änderung außerhalb der Baumaßnahme, km 16,5 bis 17,1, Blatt 1, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 202 A	nur zur Information
16.3.5	Lageplan der Immissionsorte erheblicher baulicher Eingriff, km 19,8 bis 20,6, Blatt 1, Maßstab 1:1.500 vom 30.09.2014, Plan-Nr. 4 13 SU LP 301 B 1. Deckblatt	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte erheblicher baulicher Eingriff, km 19,8 bis 20,6, Blatt 2, Maßstab 1:1.500 vom 30.09.2014, Plan-Nr. 4 13 SU LP 302 B 1. Deckblatt	nur zur Information
16.3.6	Lageplan der Immissionsorte Baulücke, km 20,6 bis 21,45, Blatt 1, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 401 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte Baulücke, km 21,45 bis 22,0, Blatt 2, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 402 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte Baulücke, km 20,6 bis 21,45, Blatt 3, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 403 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte Baulücke, km 21,45 bis 22,0, Blatt 4, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 404 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte Baulücke, km 22,0 bis 22,9, Blatt 5, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 405 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte Baulücke, km 22,9 bis 24,05, Blatt 6, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 406 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte Baulücke, km 22,0 bis 22,9, Blatt 7, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 407 A	nur zur Information
	Lageplan der Immissionsorte Baulücke, km 22,9 bis 24,05, Blatt 8, Maßstab 1:1.500 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 SU LP 408 A	nur zur Information
17.1	Erschütterungstechnische Untersuchung vom 04.07.2011, 33 Seiten + 37 Seiten Anhänge	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
17.2	Messbericht Erschütterungen vom 03.03.2011, 11 Seiten + 4 Anhänge	nur zur Information
18.1	Geotechnischer Bericht vom 12.04.2011, 42 Seiten	nur zur Information
18.2	Übersichtsplan, km 16,915 bis 21,6, Blatt 1, Maßstab ohne vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 UP BG 101 A	nur zur Information
18.3	Lage- und Aufschlussplan, km 16,7+34 bis 17,6+17, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP BG 101 A	nur zur Information
	Lage- und Aufschlussplan, km 17,6+17 bis 18,5+12, Blatt 2, Maßstab 1:1.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP BG 102 A	nur zur Information
	Lage- und Aufschlussplan, km 18,5+12 bis 19,0+25, Blatt 3, Maßstab 1:1.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP BG 103 A	nur zur Information
	Lage- und Aufschlussplan, km 19,0+25 bis 19,5+34, Blatt 4, Maßstab 1:1.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP BG 104 A	nur zur Information
	Lage- und Aufschlussplan, km 19,5+34 bis 20,3+87, Blatt 5, Maßstab 1:1.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP BG 105 A	nur zur Information
	Lage- und Aufschlussplan, km 20,3+87 bis 20,8+80, Blatt 6, Maßstab 1:1.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP BG 106 A	nur zur Information
	Lage- und Aufschlussplan, km 20,8+80 bis 21,7+77, Blatt 7, Maßstab 1:1.000 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 LP BG 107 A	nur zur Information
18.4	Aufschlusstabelle vom 12.04.2011, 1 Blatt	nur zur Information
18.5	Baugrundprofile, km 17,1 bis 18,5+5, Blatt 1, M.d.L. ohne/M.d.H. 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 BP BG 101 A	nur zur Information
	Baugrundprofile, km 18,5+5 bis 19,1+2, Blatt 2, M.d.L. ohne/M.d.H. 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 BP BG 102 A	nur zur Information
	Baugrundprofile, km 19,3+2 bis 19,8+75, Blatt 3, M.d.L. ohne/M.d.H. 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 BP BG 103 A	nur zur Information
	Baugrundprofile, km 19,8+85 bis 20,3+1, Blatt 4, M.d.L. ohne/M.d.H. 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 BP BG 104 A	nur zur Information
	Baugrundprofile, km 20,4 bis 21,2+1, Blatt 5, M.d.L. ohne/M.d.H. 1:100 vom 31.01.2012, Plan-Nr. 4 13 BP BG 105 A	nur zur Information
18.6.1	Zusammenstellung Laborergebnisse, 1 Blatt	nur zur Information
18.6.2	Korngrößenverteilung, 61 Blätter	nur zur Information
18.6.3	Fließ- und Ausrollgrenzen, 11 Blätter	nur zur Information
19	Sicherheitsnachweis Aerodynamik / Seitenwind nach Ril 807.04 vom 15.03.2011, 7 Seiten	nur zur Information
20.1	Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den RRX in NRW, Kurzfassung des Schlussberichtes von November 2006, 25 Seiten	nur zur Information
20.2	Auswirkungen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege mit dem Prognosehorizont 2025 auf den Ausbaubedarf beim RRX vom 06.04.2011, 20 Seiten	nur zur Information
20.3	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept vom 27.02.2015, 10 Seiten	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
20.4.1	Bericht RRX PFA 1.3, Umlegung der Leitung 2 der OGE vom 09.09.2016, 25 Seiten	nur zur Information
	Anlage 1, Leitungslageplan, km 17,6+17 bis 18,5+12, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 1 11 6_P_161 C	nur zur Information
	Anlage 2, Leitungslageplan, km 17,6+17 bis 18,5+12, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 1 11 6_P_161 C	nur zur Information
	Anlage 3, Leitungslageplan, km 17,6+17 bis 18,5+12, Blatt 1, Maßstab 1:1.000 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 1 11 6_P_161 C	nur zur Information
	Anlage 4, Leitungslageplan, km 17,6+17 bis 18,5+12, Blatt 1, Maßstab 1:250 vom 15.11.2016, Plan-Nr. 1 11 6_ue 161 C	nur zur Information
	Anlage 5, Plan Umlegung OGE Leitung Nr. 2 Variante 2, Maßstab ohne, vom 03.06.2016, Plan-Nr. 16116.05	nur zur Information
	Anlage 5, Plan Umlegung OGE Leitung Nr. 2 Variante 1, Maßstab ohne, vom 06.06.2016, Plan-Nr. 16116.04	nur zur Information
	Anlage 5, Plan Umlegung OGE Leitung Nr. 2, Maßstab ohne, vom 03.06.2016, Plan-Nr. 16116.03	nur zur Information
	Anlage 5, Plan Umlegung OGE Leitung Nr. 2, Maßstab ohne, vom 03.06.2016, Plan-Nr. 16116.02	nur zur Information

Alle im ersten Deckblatt durchgeführten Änderungen sind in den beigefügten Plänen in „violettblau“ dargestellt. In der Farbe „lichtblau“ sind alle Änderungen dargestellt, die sich gegenüber dem ersten Deckblatt im zweiten Deckblatt ergeben haben.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Hiermit wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9, 10, 13, 55 Abs. 2, 57 Abs. 1 i.V.m. § 19 WHG die wasserrechtliche Erlaubnis für die aus Anlage 2, 8 und 13 der Planfeststellungsunterlagen ersichtlichen Benutzungen erteilt.

Gleichzeitig wird für das Einleiten von Niederschlagswasser in die Versickerungsanlagen eine Genehmigung gemäß § 58 Abs. 1 und 2 i.V.m. § 59 WHG erteilt.

A.3.1.1 Auflagen für den Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen

Gemäß Wasserschutzgebietsverordnung ist das als schwach belastet eingestufte Niederschlagswasser aus der Bahnanlage vor Einleitung in den Untergrund zu behandeln. Das auf dem Bahnkörper anfallende Niederschlagswasser ist grundsätzlich über die belebte Bodenzone mit einer Stärke von mindestens 20 cm zu versickern. Die in der Anlage 13 dargestellte

Niederschlagswasserbehandlungsanlage muss die Anforderungen des Boden- und Gewässerschutzes erfüllen, geeignet sein Schadstoffe zurückzuhalten und über eine bauaufsichtliche Zulassung verfügen. Das Filtersubstrat ist vor Erreichen der maximalen Standzeit gem. Herstellerangaben und nach Erfordernis auszutauschen. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Funktionsweise ist ein Überwachungs-, Wartungs- und Dokumentationssystem zu etablieren. Die Behandlungsanlage ist entsprechend den Vorgaben des Herstellers zu warten und zu pflegen.

A.3.1.2 Hinweise für den Bau und Betrieb der Versickerungsanlage

Die Erlaubnis steht gemäß § 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG und § 13 Abs. 1 WHG unter dem Vorbehalt, dass nachträgliche Maßnahmen für die Beobachtung der Gewässerbenutzung und ihrer Folgen angeordnet werden können. Die Erlaubnis kann unter den Voraussetzungen des § 18 WHG und des § 25 LWG jederzeit ganz oder teilweise widerrufen werden, insbesondere wenn

- von der weiteren Benutzung eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch nachträgliche Anordnungen verhütet und ausgeglichen werden kann,
- der Erlaubnisnehmer den Zweck der Benutzung ändert, die Erlaubnis über den Rahmen der Erlaubnis hinaus ausdehnt oder
- Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht erfüllt.

Gemäß § 101 WHG und § 117 LWG besteht die Verpflichtung, eine behördliche Überwachung der Anlagen, Einrichtung und Vorgänge, die für die Gewässerbenutzung und die Funktion der Anlage von Bedeutung ist, zu dulden.

Insbesondere hat der Erlaubnisnehmer:

- das Betreten von Betriebsgrundstücken und -räumen während der Betriebszeit zu gestatten,
- die der Ausübung der Benutzung dienenden Anlagen und Einrichtungen zugänglich zu machen,
- die erforderlichen Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen,
- technische Ermittlungen und Prüfungen zu ermöglichen.

Der Einleiter ist gemäß § 89 WHG zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der einem anderen durch die Einleitung der Stoffe entsteht. Auf die Bußgeldbestimmungen der §§ 103 WHG und 161 LWG und auf die Bestimmungen der §§ 324 - 330d des

Strafgesetzbuches (StGB) wird hingewiesen.

A.3.2 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Abweichungen vom Regelwerk

Für das Abweichen von Soll-Regelungen (nach Ril 800.0130) sind betriebliche und organisatorische Maßnahmen zur Durchführung eines sicheren Betriebsablaufes mit der Eisenbahn-Unfallkasse einvernehmlich vor Baubeginn festzulegen.

A.4.2 Allgemein zu beachtende Vorschriften

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

- die Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO)

- die Unfallverhütungsvorschriften der gesetzlichen und autonomen Unfallversicherer sowie die Betriebssicherheitsverordnung

- die Regeln der Sicherheitstechnik, insbesondere ist beim Bau der Anlage zu gewährleisten, dass Betriebsgefährdungen des Eisenbahnverkehrs und Gefährdungen der Reisenden ausgeschlossen werden

- das Arbeitsschutzgesetz sowie die Baustellenverordnung in der jeweils geltenden Fassung

A.4.3 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Im Allgemeinen gilt:
Die Wasserschutzgebietsverordnungen „Leverkusen-Rheindorf“ und „Langenfeld-Monheim“ sind zu beachten.

Es gilt im Besonderen:

Der Beginn und der Abschluss der Bauarbeiten sind der Unteren Wasserbehörde des Kreises Mettmann (UWB) vorher schriftlich mitzuteilen.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine Boden- und Grundwasserverunreinigungen erfolgen. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass keine der im Untergrund lokal vorhandenen Schadstoffe mobilisiert werden. Für den Fall, dass Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich werden sollten, ist unter Vorlage geeigneter Unterlagen ein Planänderungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen (In diesem Verfahren wird u.a. geprüft, ob mit Grundwasserbelastungen zu rechnen ist. Ggf. werden Maßnahmen zur Grundwasserreinigung vor einer Wiedereinleitung notwendig.).

Für den Bereich in dem die Eisenbahntrasse die Wasserschutzzonen III A Langenfeld-Monheim, III B Langenfeld-Monheim und III A Leverkusen-Rheindorf quert, finden folgende Nebenbestimmungen Anwendung:

• Auf dem Bahnkörper anfallendes Niederschlagswasser ist grundsätzlich über die belebte Bodenzone mit einer Stärke von mindestens 20 cm zu versickern.

• Müssen im Rahmen der Baumaßnahmen mobile Toiletten aufgestellt werden, müssen diese mit geschlossenen Behältern zur Aufnahme der Abwässer ausgerüstet sein.

• Alle im Baubereich einzusetzenden Geräte sind während des Betriebes in regelmäßigen Abständen hinsichtlich Öl- und Treibstoffverlust zu prüfen. Undichte Geräte sind unverzüglich von der Baustelle zu entfernen.

• Eingesetzte Materialien und Geräte sind gegen Tropfverluste oder Auslaufen von Kraftstoffen, Ölen und sonstigen wassergefährdenden Stoffen während des Betriebs, der Wartung, der Reparatur sowie der Befüllung zu sichern, damit diese Stoffe nicht in das Erdreich gelangen können.

• Selbstfahrende Baufahrzeuge dürfen nur außerhalb der Wasserschutzzone betankt werden. Kettenfahrzeuge und Baugeräte ohne Radantrieb dürfen nur auf abgedichteten Flächen und unter Verwendung von transportablen Auffangwannen betankt werden. Das Reparieren ist ebenfalls nur auf abgedichteten Flächen zulässig. Das Reinigen und Warten von Fahrzeugen und Maschinen ist unzulässig. Baufahrzeuge dürfen nur auf befestigten Flächen abgestellt werden.

• Zum Einsatz gelangende, wassergefährdende Stoffe und Betriebsmittel (Säuren, Laugen, Farben, Schmiermittel, Treib- und Heizstoffe usw.) dürfen nur auf besonders abgedichteten Flächen oder in bauartzugelassenen Transportbehältern mit Auffangraum gelagert werden und sind unter Verschluss zu halten. Die Lagerung muss so erfolgen, dass keine Verunreinigung des Untergrundes eintreten kann.

• Auf dem Grundstück ist die offene oder ungesicherte Lagerung von wassergefährdenden Stoffen oder von Abfällen, die mit der wassergefährdenden Stoffen verunreinigt sind, nicht zulässig.

• Es sind ständig Ölbindemittel in einer Menge bereitzuhalten, die ausreicht, auf der Baustelle vorhandene Mengen Mineralöl oder deren Produkte (i.d.R. ca. 500 l) sicher zu binden. Die Präparate müssen auch an der Wasseroberfläche wirksam sein. Geeignete Schutzfolien und Container sind auf der Baustelle vorzuhalten

• Bei den Bauarbeiten ist besonders darauf zu achten, dass die gewachsenen Deckschichten nicht mehr als unbedingt notwendig beseitigt und der Untergrund unverzüglich mindestens entsprechend der ursprünglichen Schutzfunktion wieder hergestellt wird.

• Mutterboden ist während der Arbeiten getrennt zu lagern und anschließend als Deckschicht in einer Mächtigkeit von ca. 30 cm wieder aufzubringen. Beschädigte Rasenflächen und Pflanzungen sind unverzüglich wiederherzurichten.

• Es dürfen keine Baustoffe verwendet werden, bei denen durch äußere Einwirkungen eine chemische oder bakteriologische Beeinträchtigung der Grundwasserqualität zu besorgen ist (Schalungsöle, Betonzusätze, Vergussmassen u.a.).

• Mineralische Baustoffe aus industriellen Prozessen oder aus Bautätigkeit (Recycling-Baustoffe) sowie einzubauendes Bodenmaterial muss dem Zuordnungswert Z 0 jedoch ohne die dort zulässige 10 %ige Beimischung von belastetem Material) nach den technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen"-Technische Regeln- entsprechen. Im Anwendungsbereich der Verwertererlasse (gern. Runderlass des MWEBWV und MKULNV vom 09.10.2001) sind die dort genannten Anforderungen zu beachten.

• Vorkommnisse während der Bauausführung, bei denen die Gefahr besteht, dass wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser bzw. Rohwasser gelangen (z.B. Leckagen), sind der Unteren Wasserbehörde, dem Gesundheitsamt und dem Wasserwerksbetreiber bzw. dem Betreiber der jeweiligen Wasserversorgungsanlage

unverzüglich anzuzeigen. Der Verursacher muss in Eigenverantwortung Sofortmaßnahmen zur Schadensbehebung oder –minimierung ergreifen.

• Ist trotz aller Vorsorge eine Verunreinigung des Untergrundes eingetreten, so sind die zuständigen Unteren Wasserbehörden unverzüglich zu unterrichten.

• Das Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim und das Wasserwerk der Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG ist für den Fall einer Havarie in die Notfall-/Alarmpläne aufzunehmen.

• Alle Baumaßnahmen sind entsprechend den allgemeinen Regeln der Technik auszuführen.

• Sämtliche Regenwasserbehandlungsanlagen sind entsprechend der Vorgaben des Herstellers zu warten und zu pflegen.

• Für den privaten Trinkwasserbrunnen in der Weststraße 31 ist vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Bei der Umsetzung der Baumaßnahme sind die „Verfahren nach den Wasserschutzgebietsverordnungen Leverkusen-Rheindorf und Leverkusen-Hitdorf“ zu beachten und entsprechend umzusetzen. Das entsprechende Textdokument ist im Vorfeld der Baumaßnahme bei der EVL GmbH einzuholen.

Sollten neue Grundwassermessstellen (eventuell als Ersatzmaßnahme) errichtet werden, sind die Daten (Schichtenverzeichnisse, Ausbaupläne) dem Geologischen Dienst NRW zu übermitteln. Dies gilt auch für Anodenbohrungen, soweit sie erforderlich sind.

Die Antragstellerin hat sich im Vorfeld der Baumaßnahme bei den Wasserwerksbetreibern über die Standorte der Messstellen zu informieren. Sollten sich Messstellen im Bereich der Baumaßnahme befinden, ist einvernehmlich mit dem Wasserwerk zu klären, wie der Betrieb während der Baumaßnahme sichergestellt werden kann. Kann eine Messstelle während der Baumaßnahme nicht weiter betrieben werden, hat die Antragstellerin eine geeignete Ersatzmessstelle zu errichten.

A.4.4 Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfaden 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 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, sofern 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.

Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51 und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Mettmann schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die umweltfachliche Bauüberwachung qualifizierte Person mit Name, Anschrift, Telefon mitzuteilen. Seitens der ökologischen Bauüberwachung ist umgehend ein Protokoll der jeweiligen Begehung zu übersenden.

Seitens der umweltfachlichen Bauüberwachung ist jeweils quartalsweise über den aktuellen Umsetzungsstand der landschaftspflegerischen Maßnahmen zu berichten. Bei Abweichungen ist die Höhere Landschaftsbehörde (HLB) unmittelbar zu unterrichten.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LPB) sowie im Artenschutzbeitrag dargestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind entsprechend einzuhalten und durchzuführen.

Die Ausführungsplanung ist mit der HLB und der Unteren Landschaftsbehörde (ULB) abzustimmen.

Die CEF- Maßnahmen A1, A2, und A7 müssen bei Beginn der Baumaßnahme fertiggestellt und wirksam sein. Die Umsiedlung ist frühestens 1,5 Jahre nach Herstellung der Ersatzflächen zulässig.

Die Ausgleichsmaßnahmen A4, A5, A6 und A8 sind spätestens innerhalb der auf den Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode (15.11.-31.3) umzusetzen.

Die CEF- und Ausgleichsmaßnahmen sind auf Dauer und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern.

Während und nach der Umsetzung der Maßnahmen ist entsprechend der Darlegungen in den Maßnahmenblättern ein fachgutachterliches Monitoring (Feldlerche, Rebhuhn, Zauneidechse) hinsichtlich der Maßnahmenziele durchzuführen und der HLB sowie der ULB zu berichten, daraus ggfs. resultierende erforderliche Maßnahmenmodifikationen sind nach Abstimmung mit der HLB und der ULB entsprechend durchzuführen.

Für die CEF-Maßnahmen ist jährlich zum 1. November ein Bericht vorzulegen, in dem fachgutachterlich dargestellt wird:
- die im laufenden Jahr durchgeführte Pflege der Ausgleichsmaßnahmen,
- die Einhaltung der jährlich zu erbringenden Vorgaben (Pflegeschnitte, Düngeverzicht, Verzicht auf Herbizid- oder Pestizideinsatz),
- die Zielerreichung der Maßnahmen,
- ggf. Vorschläge für eine Modifizierung der Maßnahmen.

Die nach dem LPB sowie den Nebenbestimmungen für die Ausführungsplanung maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen.

Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit hat gemäß DIN 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 Saatgutmischungen zu verwenden.

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

Während der Baumaßnahme anfallender, nicht zum Einbau im Eingriffsbereich bestimmter Bodenaushub ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

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. Ggfs. erforderlich werdende Abweichungen von diesem Bescheid sind rechtzeitig bei der Planfeststellungsbehörde mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen. Dies gilt analog für den Fall, dass durch Nebenbestimmungen anderer Belange über den Antragsgegenstand hinausgehende Betroffenheiten von Natur und Landschaft oder Artenschutzbelangen ausgelöst werden.

Die Einschränkung der Nutzungsbefugnis des Eigentümers für die gemäß LPB erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen ist durch die Eintragung in das Grundbuch (beschränkt persönliche Dienstbarkeit) oder –wenn hierdurch eine vergleichbare Sicherung gewährleistet ist- in das Baulastenverzeichnis vor Beginn des Vorhabens nachzuweisen.

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

Die Umsetzungskontrolle der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der HLB zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die Landschaftspflegerische Baubegleitung zugegen ist.

Sollten im Rahmen der Bauausführung das Vorkommen weiterer planungsrelevanter Arten bekannt werden, so ist dies der HLB sowie der ULB umgehend schriftlich mitzuteilen. Die Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes gelten auch für später bekannt gewordene Arten entsprechend.

A.4.5 Immissionsschutz

A.4.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein Baulärmgutachten mit Schutzkonzept zu erstellen. Das Baulärmschutzkonzept ist so früh wie möglich, spätestens aber zusammen mit der Baubeginnanzeige dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Unteren Immissionsschutzbehörde vorzulegen. Daraus resultierende erforderliche Nebenbestimmungen bleiben vorbehalten.

Bereits über die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen ist sicherzustellen, dass durch die mit der Bauausführung beauftragten Unternehmen ausschließlich Bauverfahren, -maschinen und -geräte eingesetzt werden, die hinsichtlich der Vermeidung von Lärm- und Erschütterungswirkungen dem Stand der Technik entsprechen.

Arbeiten von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr, die zur Störung der Nachtruhe geeignet sind, sind grundsätzlich nach § 9 Landes-Immissionsschutzgesetz (LImSchG) verboten. Für zwingend erforderliche Nachtarbeiten kann eine Ausnahme vom Nachtarbeitsverbot gemäß § 9 LImSchG bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde beantragt werden. Der Antrag ist rechtzeitig, spätestens eine Woche vor Beginn der jeweiligen nächtlichen Tätigkeiten, zu stellen.

Soweit für die Sicherung der Baustelle mobile Warnsysteme zum Einsatz kommen, sind solche Systeme einzusetzen, die eine Regelung des Warnsignalpegels nach der Lautstärke des Umgebungslärms zulassen. Es handelt sich dabei um Warnsysteme, deren Warngeber ein Mikrofon enthalten, das den Umgebungslärm misst. Auf die Allgemeingültige Technische Mitteilung TM 2011-001I.NVE 3(A) vom 31.01.2011 der DB Netz AG, Zentrale, wird hingewiesen.

Auf der Baustelle dürfen nur Baumaschinen und -geräte eingesetzt werden, die die Anforderungen der Zweiunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) erfüllen.

Die Vorhabenträgerin hat die bauausführenden Unternehmen anzuhalten, die Baustelle so zu planen, einzurichten und zu betreiben, dass Lärm vermieden wird, der nach dem Stand der Technik vermeidbar ist (z.B. durch optimierte Aufstellung der Baumaschinen, Ausnutzen der schallabschirmenden Wirkung natürlicher und

künstlicher Hindernisse, Abschalten der Motoren der Baumaschinen und Arbeitsgeräte während der Stand- und Arbeitspausen).

Die Vorhabenträgerin hat zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen einen Immissionsschutzverantwortlichen einzusetzen. Während der Bauphase sind die tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen durch baubegleitende Messungen zu überwachen und bezüglich der Wirkungen auf Menschen zu beurteilen. Die Ergebnisse der Messungen sind der Planfeststellungsbehörde unaufgefordert vorzulegen. Bei einer durch die Messung nachgewiesenen Überschreitung der nach der AVV Baulärm zumutbaren Immissionen bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gem. § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG vorbehalten.

Die Vorhabenträgerin hat die Nachbarschaft der Baustellen insbesondere über die Art, den Umfang und die Dauer der besonders lärmintensiven Bautätigkeiten schriftlich zu informieren. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan der Baudurchführung sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Betroffenen sind über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen aufzuklären. Bei nachweislich unzumutbaren Beeinträchtigungen insbesondere durch nächtlichen Baulärm stellt die Vorhabenträgerin Ersatzwohnraum zur Verfügung.

Über die Durchführung von Bauarbeiten zur Nachtzeit, an Sonn- und Feiertagen sowie auch im Tagzeitraum, wenn besonders lärmintensive Bautätigkeiten durchgeführt werden, die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm erwarten lassen, sind die Anwohner vorher nachweislich zu informieren (z.B. durch Veröffentlichungen in Tageszeitungen, Informationsschreiben per Post oder Briefeinwurf). Den betroffenen Anwohnern ist ein Ansprechpartner mit Telefonnummer mitzuteilen.

A.4.5.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Gemäß schalltechnischer Untersuchung sind im Bereich des PFA 1.3 Schallschutzwände erforderlich. Hierzu sind, wie im Erläuterungsbericht (S. 64) und den Bauwerksplänen dargestellt, Schallschutzwände zu erneuern bzw. neu zu errichten.

Hiermit verbunden ist die Verwendung des „Besonders überwachten Gleises“ (BÜG)

viergleisig von km 17,01 bis km 20,38.

Für das BÜG sind regelmäßige, halbjährlich stattfindende Messfahrten durchzuführen. Die Frist beginnt am Tag der Inbetriebnahme des Rhein-Ruhr-Expresses. Ergibt eine Messung, dass der für das besonders überwachte Gleis festgesetzte Schallpegelabschlag aufgrund von Verriffelung unterschritten wird, d.h. bei einem im Schallmesswagen angezeigten Wert von + 3 dB(A) (entspricht Lm = 51 dB(A), Eingriffsschwelle) oder mehr, so sind die Schienenlaufflächen unverzüglich zu schleifen. Ansonsten hat die Durchführung der Schleifarbeiten bis spätestens zehn Monate nach Erreichen einer Schallmesswagenanzeige von ≥ 2 dB(A) (entspricht Lm = 50 dB(A), Auslöseschwelle) zu erfolgen. Die Frist beginnt am Tag nach der Durchführung der Schallmesswagenfahrt.

Die Durchführung der Schleifarbeiten ist durch geeignete Unterlagen zu dokumentieren; diese Unterlagen sind der Planfeststellungsbehörde unaufgefordert vorzulegen. Die Gleisabschnitte mit Überschreitung der Auslöseschwelle sind in einer gesonderten Übersicht zu dokumentieren und zusätzlich zum Messprotokoll nach Nr. 3.1.1 der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16.03.1998, Az.: Pr.1110 Rap/Rau 98, i.V.m. der Verfügung vom 19.08.2008, Az.: Pr.1110 Rap/Rau 98, unaufgefordert vorzulegen.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

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

Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Unterlage 16 der Planunterlagen zu entnehmen.

Die Vorhabenträgerin hat für die grundsätzlich anspruchsberechtigten Gebäude zu ermitteln, 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 des Rhein-Ruhr-Express den Erstattungsberechtigten nachweislich 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.

Erstattung verbleibender Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs

Kann die Zunahme der Lärmimmissionen auf einem Wohngrundstück tagsüber durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend abgewehrt werden, so sind die verbleibenden Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in Geld auszugleichen. Die Entschädigung ist in analoger Anwendung der Abschnitte 51 - 55 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärm-SchR 1997) zu ermitteln (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 02.06.1997 - StB 15/14.80.13-65/11 Va 97, VkBl. 1997, 434).

Das Wohnen umfasst auch die angemessene Nutzung des Außenwohnbereiches. Zum Außenwohnbereich zählen

- baulich mit dem Wohngebäude verbundene Anlagen, 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 Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 zu ermitteln, wie hoch die Wertminderung wegen

der verbleibenden Beeinträchtigungen zu bewerten ist, und eine Regelung in einem Planergänzungsverfahren zu beantragen.

A.4.5.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Soweit Baumaßnahmen zur Einleitung dynamischer Lasten in den Untergrund führen, sind vorrangig Bauverfahren einzusetzen, die als erschütterungsarm nach dem Stand der Technik einzustufen sind. Erforderlichenfalls sind Probeversuche zur Auswahl geeigneter Bauverfahren durchzuführen; die Ergebnisse der Versuche sind von einem Gutachter zu dokumentieren.

Die Vorhabenträgerin hat einen Immissionsschutzverantwortlichen als Ansprechpartner vor Ort für die Nachbarschaft zu benennen. Die Angaben zur Person des Immissionsschutzverantwortlichen und seine Erreichbarkeit sind der Nachbarschaft, der örtlich zuständigen Immissionsschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen.
Die Bauablaufdaten erschütterungsintensiver Arbeiten sind frühzeitig der Nachbarschaft mitzuteilen.

Die nachfolgend genannten Anhaltswerte zum Schutz von Menschen in Gebäuden und zum Schutz von Bauwerken vor Erschütterungen aus dem Baubetrieb sind grundsätzlich einzuhalten. Bei einer durch Messungen nachgewiesenen Überschreitung dieser Werte bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG vorbehalten.

<u>Einwirkungen von Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden durch den Baubetrieb</u>

Zur Vermeidung bzw. Verminderung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden ist das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150- 2:1999-06 (Erschütterungen im Bauwesen - Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) beschriebene Beurteilungsverfahren anzuwenden.

Für die Beurteilung von baubedingten Erschütterungen als zumutbar gelten zum Schutz von Menschen in Gebäuden bei Erschütterungseinwirkungen bis zu 78 Tage im Tageszeitraum (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) Stufe II der Tabelle 2 der DIN 4150-2, im Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) Tabelle 1 der DIN 4150-2 und bei Erschütterungseinwirkungen über 78 Tage ebenfalls Tabelle 1 der DIN 4150-2. Dabei sind die Ruhezeiten gem. Abschnitt 3.7.4 der DIN 4150-2 zu beachten.

Die Dauer der Erschütterungseinwirkungen ist nach Abschnitt 6.5.4.2 der DIN 4150-2 zu ermitteln. Bei der Durchführung erschütterungsintensiver Bauarbeiten sind die unter Abschnitt 6.5.4.3 der DIN 4150-2 beschriebenen Maßnahmen (z.B. Information der Betroffenen, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen.

Einwirkungen von Erschütterungen auf Bauwerke durch den Baubetrieb

Während der Baudurchführung dürfen keine solchen Erschütterungseinwirkungen auf vorhandene Bauwerke ausgelöst werden, die zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3:2016-12 (Erschütterungen im Bauwesen - Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) führen.

Vor Beginn und während der Bauarbeiten ist der Zustand von erschütterungsgefährdeten Bauwerken gutachterlich zu überwachen und zu dokumentieren. Bei Erreichen kritischer Werte dürfen erschütterungsintensive Arbeiten erst nach Durchführung geeigneter Maßnahmen zur Verminderung der Erschütterungen aufgenommen werden.

A.4.5.4 Stoffliche Immissionen

Während der gesamten Bauphase sind sämtliche Tätigkeiten so auszuführen und alle Fahrzeuge, Maschinen, Geräte sowie Lager- und Baustelleneinrichtungsflächen so herzurichten, zu betreiben und einzusetzen, dass alle nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen i.S. des § 3 BImSchG verhindert und unvermeidbare Beeinträchtigungen auf ein Minimum beschränkt bleiben.

Bei der Durchführung von Abbruch- oder Aushubarbeiten, bei der Lagerung, beim Verladen, beim Transport von Boden- oder Baumaterial und beim Befahren des Baustellengeländes sind staubförmige Emissionen zu minimieren. Dazu kommen folgende Maßnahmen in Betracht:

- Verringerung der Fallstrecke beim Abwerfen des Schüttgutes,
- optimierte Planung der Lage des Umschlagortes auf dem Baustellengelände,
- Abdeckung der Oberfläche von Halden (z.B. mit Matten),
- Begrünung der Oberfläche von Halden,
- Verfestigung der Oberfläche von Halden,
- Befeuchtung der Halden und der Ausbau-, Übergabe- bzw. Abwurfstellen,
- Begrenzung der Höhe von Halden,
- weitgehender Verzicht auf Abbruch-, Verlade- und Transporttätigkeiten bei

Wetterlagen, die Staubemissionen besonders begünstigen (z.B. lang anhaltende Trockenheit, hohe Windgeschwindigkeiten).

Verschmutzungen der Straßen und Wege durch Baufahrzeuge nach Verlassen des Baustellengeländes sind zu vermeiden (z.B. durch Aufbau einer Reifenwaschanlage). Dennoch entstandene Verschmutzungen sind umgehend zu beseitigen (z.B. durch Einsatz einer saugenden Kehrmaschine).

Im Übrigen sind hinsichtlich der Immissionsbelastungen durch Feinstaub, Abgase und sonstigen Staub die Anforderungen der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) zu beachten.

A.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Es gilt im Allgemeinen:

Sollten bei den Bauarbeiten Hinweise auf bislang nicht bekannte Kontaminationen festgestellt werden, bei denen der Verdacht besteht, dass sie den Boden oder das Grundwasser verunreinigen können, oder werden verunreinigte Bodenhorizonte angetroffen, die im Rahmen der Vorerkundung nicht erfasst wurden, ist gemäß § 2 Abs.1 LBodSchG unverzüglich die Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde sowie die Planfeststellungsbehörde zu benachrichtigen.

Mit der Untersuchung der Kontamination ist ein sachverständiger Gutachter zu beauftragen (zur räumlichen Eingrenzung des Schadens, Entnahme von Proben und Veranlassung von Analysen). Das Untersuchungsprogramm und die Entsorgung sind in Absprache mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde durchzuführen. Belasteter Bodenaushub mit schädlichen Verunreinigungen (> Z 2 gemäß LAGA-Richtlinie M 20) ist als besonders überwachungsbedürftiger Abfall zu separieren und ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Entsorgungswege sind vor der Abfuhr der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde anzuzeigen. Dabei ist die Entsorgungsanlage anzugeben oder die wasserrechtliche Erlaubnis der Einbaustelle vorzulegen. Bis zur Entsorgung sind zwischengelagerte verunreinigte Bodenmaterialien durch Abplanen so zu sichern, dass das Eindringen von Schadstoffen in den Untergrund vermieden wird. Belasteter Bodenaushub darf nach dem Ausbau grundsätzlich nicht mit unbelastetem oder gering belastetem Material vermischt werden, sondern ist in getrennten Chargen zu erfassen. Unbelasteter Bodenaushub (Abfallschlüssel 17 05 04 Boden und Steine)

ist gemäß § 5 Abs. 4 des Abfallgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesabfallgesetz - LAbfG) zu verwerten. Bei nachweislicher Nichtverwertbarkeit ist eine Ablagerung auf einer Bodenaushubdeponie im Rahmen der öffentlichen Abfallentsorgung zulässig.

Der bei der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bauschutt, wie z.B. Beton, Mörtel, Steine und Mauerreste, ist einer zugelassenen Anlage zur Bauschuttaufbereitung zuzuführen. Falls diese Möglichkeit nachweislich nicht gegeben ist, ist der Bauschutt einer zugelassenen Bauschuttdeponie zuzuführen. Nicht verwertbarer Bauschutt (z.B. Bims) muss auf einer zugelassenen Bauschuttdeponie abgelagert werden. Bei der Baumaßnahme anfallende Abfälle nichtmineralischen Ursprungs, die nicht verwertbar sind, müssen als gemischte Bau- und Abbruchabfälle (Abfallschlüssel 17 09 04) entsorgt werden. Bei Asphaltaufbruch ist vorab zu untersuchen, ob dieser kohlenteerhaltig ist. Teerhaltiger Asphaltaufbruch ist gesondert als gefährlicher Abfall unter dem Abfallschlüssel 17 03 01*(kohlenteerhaltige Bitumengemische) ordnungsgemäß zu entsorgen. Beim Rückbau anfallende Bahnschwellen aus Holz sind aufgrund der Imprägnierung mit Teerölen als gefährlicher Abfall ordnungsgemäß unter dem Abfallschlüssel 17 02 04 (Holzabfälle mit schädlichen Verunreinigungen) zu entsorgen. Sofern die Bahnschwellen weiter verwendet werden sollen, ist der Einsatz nur im Rahmen der restriktiven Regelungen der Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen (Gefahrstoffverordnung - GefStoffV) möglich. Insbesondere ist die Abgabe an Privatpersonen grundsätzlich verboten. Aufgenommener Gleisschotter ist vor der Entsorgung auf Schadstoffe zu untersuchen. Auf Grundlage der Analyseergebnisse ist die ordnungsgemäße Entsorgung unter Abfallschlüssel 17 05 07* (Gleisschotter, der gefährliche Stoffe enthält) oder Abfallschlüssel 17 05 08 (Gleisschotter mit Ausnahme desjenigen, der unter 17 05 07* fällt) durchzuführen. Der Wiedereinbau des Altschotters ist auch außerhalb von Schutzgebieten mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde abzustimmen. Kompostierbare Abfälle (Abfallschlüssel 20 02 01), wie z.B. Baum- und Strauchschnitt, sind der Verwertung durch Kompostierung zuzuführen. Der Nachweis der korrekten Entsorgung der Abfälle hat entsprechend den Bestimmungen der Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (Nachweisverordnung - NachwV) mittels des Entsorgungsnachweisverfahrens zu erfolgen. Zur Dokumentation der korrekt durchgeführten Entsorgungs- und Verwertungsmaßnahmen sind von der Vorhabenträgerin oder einem beauftragten Sachverständigen die Entsorgungsbelege zusammenzustellen. Diese Zusammenstellung muss eine detaillierte Beschreibung des Abfallanfalls und der Separierungsmaßnahmen sowie Entsorgungsnachweise,

Begleit- und Übernahmescheine sowie sonstige Lieferbelege enthalten. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind diese Unterlagen der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde vorzulegen, im Fall der Verwertung oder Entsorgung von Bodenaushub der Unteren Bodenschutzbehörde. Bei der Beseitigung (Ablagerung) ist der Anschluss- und Benutzungszwang an Anlagen der öffentlichen Abfallentsorgung zu beachten. Die durch die Baumaßnahmen anfallenden Abfälle sind restlos von der Baustelle und ihren benachbarten Flächen zu beseitigen.

Es gilt im Besonderen:
Eingriffe im Bereich der im Altlastenkataster verzeichneten Altstandorte, Altablagerungen bzw. Deponien sowie der im informellen Altablagerungsverzeichnis verzeichneten Altablagerungen sind durch einen geeigneten und unabhängigen Sachverständigen verantwortlich zu begleiten. Das Konzept der baubegleitenden Überwachung (ggf. Arbeiten im kontaminierten Bereich) ist im Vorfeld der Bauausführung mit der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann (UBB) abzustimmen. Sofern augenscheinlich oder geruchlich auffällige Materialien vorgefunden werden, die nicht als natürliche Locker- bzw. Festgesteine bezeichnet werden können, ist unverzüglich die UBB zu verständigen. Die entsprechenden Flächen sind von der UBB ggf. als (neu entdeckte) "altlastverdächtige Flächen" oder "Flächen mit Verdacht auf schädliche Bodenveränderungen" zu klassifizieren. Die Ergebnisse der gutachterlichen Baubegleitung sowie die Ordnungsmäßigkeit von Aushub-, Entsorgungs- und Verfüllmaßnahmen sind von dem zu beauftragenden Sachverständigen in einem Abschlussbericht gegenüber der UBB verantwortlich zu dokumentieren und nachvollziehbar darzustellen.

A.4.7 Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet befindet sich die archäologische Fundstelle 1703 001. Die Baumaßnahme ist daher vor Baubeginn mit der zuständigen Bodendenkmalbehörde abzustimmen.

A.4.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Anlagen der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH

Im Bereich des Bauvorhabens befinden sich Anlagen der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH. Unmittelbar vor Baubeginn ist die genaue Lage der Leitungen erneut bei der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH abzufragen. Der genaue

Leitungsverlauf ist von der Antragstellerin in die Leitungslagepläne einzutragen. Sollte die Antragstellerin bei den Bauarbeiten feststellen, dass die Lage von den von der Anlagenbetreiberin zur Verfügung gestellten Plänen abweicht, sind die Leitungslagepläne entsprechend zu aktualisieren.

Die genaue Lage und der Verlauf der Kabel und Leitungen sowie deren Überdeckung sind in jedem Fall durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Handschachtung, Suchschlitze, Querschläge, Ortung oder ähnliches) festzustellen.

Abweichender Verlauf der Kabel und Leitungen, auch in der Höhenlage, verpflichtet den Nutzer zu erhöhter Sorgfalt. Gleiches gilt, wenn nicht dargestellte Kabel oder Leitungen vorgefunden werden. In diesen Fällen hat der Nutzer die RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH unverzüglich zu informieren.

Die abgegebenen Pläne geben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es ist darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer aktuelle Pläne vor Ort vorliegen. Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus dem Plan ist nicht zulässig.

Durch die Baumaßnahmen dürfen die Sicherheit und die Zugänglichkeit der Kabel und Leitungen nicht beeinträchtigt werden.

In Gasleitungsnähe ist vor Beginn der Arbeiten die Tel.: 0671 89665 2454 anzurufen!
Bei Beschädigung von Gasleitungen/Notfällen ist die Tel.: 01802 113 377 anzurufen!
Bei Beschädigung von elektrischen Anlagen/Notfällen ist die Tel.: 01802 112 2 44 anzurufen!
Ein Überbauen der Leitungen ist nicht gestattet. Alle zu der Planauskunft gehörenden Dokumente sind auf der Baustelle vorzuhalten.

<u>Anlagen der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH</u>

Zwischen der Vorhabenträgerin und der Air Liquide Deutschland GmbH ist eine privatrechtliche Vereinbarung zu treffen, in der die erforderlichen Anforderungen zum sicheren Betrieb der ALD-Rohrfernleitungsanlage für die Bauphase sowie die spätere Betriebsphase der Bahnstrecke festgelegt werden. Die Vorhabenträgerin hat diese privatrechtliche Vereinbarung zu beachten. Die Vereinbarung ist während der Bauphase an der Baustelle vorzuhalten und der Überwachungsbehörde auf Verlangen vorzuzeigen.

Im Bereich des Bauvorhabens befinden sich Anlagen der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH. Alle Maßnahmen im Leitungsbereich sind detailliert unter Vorlage entsprechender Unterlagen mit der Leitungsbetreiberin abzustimmen und von ihr schriftlich freizugeben. Bei den zum Erwerb anstehenden Grundstücken ist im Falle der Betroffenheit die Leitungsdienstbarkeit zu übernehmen bzw. die in den mit den derzeitigen Eigentümern bestehenden Verträgen für den Fall der Veräußerung vorgesehene Dienstbarkeitseintragung vorzunehmen. Im Falle von Betroffenheiten durch die temporären Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenzufahrten ist zu beachten, dass die Leitung während der gesamten Bauzeit für Wartung und Kontrolle zugänglich bleiben muss und für PKW, LKW, Tief und Rohrbaugeräte jederzeit erreichbar bleibt. Aus diesem Grunde sind Material- und Bodenablagerungen sowie das Abstellen von Baustelleneinrichtungen, Containern etc. im Schutzstreifen unzulässig.

Auf den Vorbehalt unter A.5.2 wird verwiesen.

Anlagen der Open Grid Europe GmbH und der GasLINE GmbH & Co. KG

Im Bereich des Bauvorhabens befinden sich Anlagen der Open Grid Europe GmbH und der GasLINE GmbH & Co. KG.

Vor Beginn der Baumaßnahme hat die Antragstellerin bei der Open Grid Europe GmbH die aktuelle „Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen“ einzuholen. Die in der Anweisung dargestellten Schutzmaßnahmen sind entsprechend umzusetzen.

Die Arbeitsstreifen (BW-Nr. 830 und 831) zur Umverlegung der Ferngasleitung dürfen im Bereich des dann neuen Schutzstreifens nach erfolgter Umverlegung nicht als Arbeitsstreifen für andere Bautätigkeiten genutzt werden.

In der noch abzuschließenden vertraglichen Regelung zwischen der Leitungsbetreiberin und der Antragstellerin (Leitungsänderungsvereinbarung) ist ein Terminplan für die Baumaßnahme abzustimmen. Der Terminplan für die Umlegung der Ferngasleitung muss mindestens 12 Monate vor Beginn dieser Baumaßnahme mit der Leitungsbetreiberin abgestimmt werden, damit die Arbeiten zur Umlegung rechtzeitig aufgenommen werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bautätigkeiten für die Umverlegung der OGE-Leitung nur zwischen April und Oktober

durchgeführt werden können. Ebenfalls ist bei der Terminplanung zu berücksichtigen, dass die Einbindung der Umverlegung nur zwischen Mai und September erfolgen kann.

Die planfestgestellten Baustelleneinrichtungsflächen sind der Open Grid Europe GmbH für die im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses genehmigten Bauarbeiten von der Antragstellerin für die Bauausführung zur Verfügung zu stellen.

Geplante Baustraßen über Ferngasleitungen sind grundsätzlich im Vorfeld mit der Open Grid Europe GmbH abzustimmen und ggf. durch geeignete Maßnahmen (Baggermatten, bewehrte Betonplatten o. ä.) zu sichern. Generell gilt für Bauvorhaben im Schutzstreifenbereich die „Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen“ der Open Grid Europe GmbH.

GasLINE
Die im Schutzstreifen liegende Kabelschutzrohranlage (3 KSR) soll auf der bahnlinken Seite verbleiben. Erforderliche Anpassungen sind mit der GasLINE GmbH & Co. KG im Detail abzustimmen.

A.4.9 Straßen, Wege und Zufahrten

Es gilt allgemein:

Die Baustellen sind, wenn sie an öffentliche Straßen, Wege oder Plätze angrenzen, nach der Straßenverkehrsordnung abzusichern. Bauarbeiten, die sich auf den Bereich der in Betrieb befindlichen Gleise auswirken und damit eine Gefährdung des Eisenbahnverkehrs bewirken können, dürfen ausschließlich in Betriebspausen durchgeführt werden.

Die Vorhabenträgerin hat in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde den Baustellenverkehr in räumlicher und zeitlicher Sicht 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. Verschmutzungen der Straßen und Wege sind zu vermeiden. Entstandene Verschmutzungen sind umgehend zu beseitigen.

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 zurückzuversetzen. 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.

Es gilt im Besonderen:

Um die möglichen Auswirkungen auf den fließenden Verkehr der BAB 542 so gering wie möglich zu halten, ist von der Antragstellerin zu einer gesonderten Verkehrsbesprechung mit allen Beteiligten (Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Autobahnpolizei) rechtzeitig vor Baubeginn einzuladen.

Der Wendehammer in km 21,240 ist im Rahmen der Bauabwicklung, wie im Ursprungsverfahren dargestellt, über den Alten Knipprather Weg in Richtung Heckenstraße anzufahren. Die im ersten Deckblatt diesbezüglich dargestellte Änderung findet keine Anwendung.

Die Zuwegung und Bewirtschaftung der Parzellen, welche an die in Anspruch genommenen Parzellen angrenzen, muss mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten auch während der Bauphase ungehindert möglich sein.

A.4.10 Kampfmittel

Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m^2 sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die Baumaßnahme darf seitens der Antragstellerin in Bauabschnitte hinsichtlich der Kampfmittelüberprüfung unterteilt werden. Vor Baubeginn in einem Bauabschnitt hat die Antragstellerin der zuständigen Bauaufsichtsbehörde die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung vorzulegen. Vorbereitende

Baumaßnahmen die für die Kampfmittelüberprüfung erforderlich sind, sind hiervon ausgenommen. Eine baubegleitende Kampfmittelüberwachung durch einen Feuerwerker mit Befähigungsschein nach § 20 SprenG wird hiermit angeordnet.

A.4.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Grundstückseigentümer

Die Vorhabenträgerin hat sich mit den in ihrem Grundeigentum (siehe Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 9) und Grunderwerbspläne (Unterlage 10)) hinsichtlich der Höhe der Entschädigung abzustimmen. Sollte eine solche einvernehmliche Regelung scheitern, gilt Folgendes:

Die Eigentümer der im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 9) aufgeführten und in den Grunderwerbsplänen (Unterlage 10) dargestellten Flächen hat die Vorhabenträgerin nach §§ 22 und 22a AEG i.V.m. dem Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz - EEG NW) wegen der erforderlichen dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahmen sowie der erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen. Bei der Ermittlung der Entschädigung ist auch eine eventuelle Einschränkung der Nutzbarkeit der nicht unmittelbar in Anspruch genommen Teilflächen zu berücksichtigen.
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 eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung möglichst in Abstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer 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 möglichst 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 rückstandsfreie Räumung der Flächen von Fremdstoffen, eine Tiefenlockerung des Untergrundes und das Aufbringen des zwischengelagerten Oberbodens erforderlich.

Pächter

Die Vorhabenträgerin hat sich mit den betroffenen Pächtern hinsichtlich einer Entschädigung für Ertragsausfälle, für den Entfall sog. GAP-Zahlungsansprüche, sowie Wirtschaftserschwernisse zu einigen. Sollte eine solche Einigung scheitern, so ist auf Kosten der Vorhabenträgerin ein anerkannter Sachverständiger zu bestellen, der die Höhe der Entschädigung feststellt.

Leitungsbetreiber

Zu allen im Baufeld vorhandenen Kabeln und Leitungen Dritter ist ein genügender Sicherheitsabstand einzuhalten. Es sind alle Vorkehrungen zu treffen, um eine Beschädigung von Anlagen Dritter zu vermeiden. In Leitungsnähe sind die Erdarbeiten nur von Hand und mit äußerster Vorsicht auszuführen. Zur Feststellung der genauen Lage der Leitungen sind Suchschlitze in Handschachtung herzustellen. Bei Erdarbeiten in der Nähe von Kabeln und Leitungen sind die Kabelschutzanweisungen der Versorgungsunternehmen zu beachten.

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die ausführenden Tiefbauunternehmen anzuweisen, vor Baubeginn den aktuellen Leitungsbestand erneut anzufragen und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen mit den Leitungsträgern abzustimmen.

Der Baubeginn ist den Versorgungsunternehmen, die in den jeweiligen Baubereichen Leitungen oder Kabel unterhalten, möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen. Ortstermine zur Einweisung in die Lage der Kabel und Leitungen sind rechtzeitig mit den Versorgungsunternehmen abzustimmen.

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

A.4.12 Bahnen der Stadt Monheim

Das Anschlussgleis der BSM GmbH im Bahnhof Langenfeld muss grundsätzlich während der Bauzeit befahrbar sein. Ggf. anfallende Sperrpausen müssen mit den BSM abgestimmt werden.

A.4.13 Arbeitsschutz

Für die geplante Baumaßnahme ist vor Aufnahme der Arbeiten eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) aufzustellen.

Bei Arbeiten im Bereich von Gleisen ist die Unfallverhütungsvorschrift GUV-V D33 beziehungsweise ein möglicherweise zukünftig vorgeschriebenes Äquivalent zu beachten.

§ 5 der Unfallverhütungsvorschrift "Eisenbahnen" (GUV-V D30.1) ist einzuhalten. In Bereichen, in denen die geforderten Mindestabstände unterschritten werden oder Einbauten auf Grund ihrer Längsausdehnung die Ausweichmöglichkeit für Beschäftigte behindern, muss durch Gleissperrung sichergestellt werden, dass Schienenfahrzeuge nicht betrieben werden, wenn sich Beschäftigte hier aufhalten.

An Hand der zu erstellenden Betriebsanweisung sind alle Beschäftigten zu unterweisen, die in den betreffenden Streckenabschnitten tätig werden können.

Die betreffenden Bereiche sind an den möglichen Zugängen zu kennzeichnen. Folgende Beschilderung ist vorzusehen:

Verbotszeichen P006 "Zutritt für Unbefugte verboten" nach der Technischen Regel für Arbeitsstätten "Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung" Anlage 1 Nr. 1 ASR A 1.3. Das Zusatzzeichen (Grundfläche weiß) nach Abschnitt 5.1 Tab.1 ASR A 1.3 ist mit der Zusatzinformation "Betreten nur bei Gleissperrung - Sicherheitsraum nicht vorhanden" zu beschriften.

A.4.14 Standsicherheit

Ergänzend zu den Ausführungen in Kapitel 6. 6 des Geotechnischen Berichts vom 12.04.2012 (Anlage 18) ist auch für den Bereich der bestehenden Abgrabung (Widdau) die Standsicherheit detailliert zu untersuchen und zu bewerten. Insbesondere ist eine Beurteilung der Sicherheitsabstände erforderlich. Es ist ein Verformungsnachweis dem Geologischen Dienst vorzulegen und sicherzustellen,

dass die durch den Bau und den Betrieb auftretenden Verformungen sowohl für das Gleisbauwerk als auch die Böschung unschädlich sind.

A.4.15 Landwirtschaft

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die durch das Bauvorhaben ausgelösten Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Flächen so gering wie möglich gehalten werden und die Bewirtschaftung der Flächen unter Berücksichtigung des technischen Regelwerks optimal möglich bleibt.

A.4.16 Unterrichtungspflichten

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

A.5 Vorbehalt

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG weitere Entscheidungen in einem späteren Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu treffen. Der Vorbehalt wird für folgenden Bereich festgesetzt:

A.5.1 Vorbehalt zur Forderung der Open Grid Europe GmbH

Sollte für die Umverlegung der Ferngasleitung eine offene Wasserhaltung und damit ein Eingriff in das Grundwasser erforderlich und damit ein wasserrechtlicher Erlaubnistatbestand einschlägig werden, hat die Antragstellerin unverzüglich vor Baubeginn unter Vorlage geeigneter Unterlagen einen Antrag auf Planänderung zu stellen. Sollte für die Durchführung der Druckprüfung der Ferngasleitung die Entnahme und die spätere Entsorgung des Wassers erforderlich und damit ein wasserrechtlicher Erlaubnistatbestand einschlägig werden, hat die Antragstellerin ebenfalls unverzüglich vor Baubeginn unter Vorlage geeigneter Unterlagen einen Antrag auf Planänderung zu stellen.

A.5.2 Vorbehalt aufgrund der Forderungen der Air Liquide Deutschland GmbH

Sollten aufgrund der zu treffenden privatrechtlichen Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und der Einwenderin Planänderungen erforderlich werden, so sind diese unverzüglich unter Vorlage geeigneter Unterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen.

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

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

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

A.9 Hinweise

RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH

Im Bereich des Bauvorhabens befinden sich Anlagen der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH. Die von der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH zur Verfügung gestellten Pläne verlieren nach 3 Wochen ihre Gültigkeit. Es wird hiermit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den Plänen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind und zum Zeitpunkt der Verlegung aufgenommen wurden. Mit Abweichungen muss daher gerechnet werden. Dabei ist zu beachten, dass erdverlegte Kabel und Leitungen nicht zwingend geradlinig sind und auf dem kürzesten Weg verlaufen. Darüber hinaus darf auf Grund von Erdbewegungen auf eine Angabe zur Überdeckung nicht vertraut werden.

Für den Fall abweichender Verlegungstiefen oder Leitungsverläufe kann ein Mitverschulden nicht begründet werden. Die Auskunft gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für eigene Kabel, Leitungen und Versorgungsanlagen im Zuständigkeitsbereich der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, so dass ggf. noch mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen gerechnet werden muss, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen.

Außer Betrieb befindliche Kabel und Leitungen sind nur teilweise in den Planunterlagen dargestellt; es ist deshalb damit zu rechnen, dass in der Örtlichkeit noch weitere außer Betrieb befindliche Kabel und Leitungen vorhanden sind.

Hausanschlüsse sind teilweise nicht eingetragen. Bei Arbeiten im Bereich unserer Versorgungsanlagen verweisen wir auf die "Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/Bauherren" und die "Anweisung zum Schutz von Gasversorgungsleitungen".

Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren

Soweit die Planung den Bau oder die Umrüstung von Eisenbahninfrastruktur des Eisenbahnsystems der Europäischen Union zum Gegenstand hat, die nicht gemäß § 4 Abs. 2 und 3 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) vom räumlichen Anwendungsbereich der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ausgenommen ist, so sind die in Form von EU-Verordnungen als unmittelbar geltendes Gemeinschaftsrecht anzuwendenden TSI zu beachten (§ 4 Abs. 1 Satz 2 EIGV). Daneben bestimmt § 4 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Anlage 1 der EIGV die Anwendung aufgehobener TSI in den dort aufgeführten Fällen. Neben den entsprechenden TSI hat das strukturelle Teilsystem gemäß § 6 Abs. 1 EIGV auch den notifizierten nationalen technischen Vorschriften i.S. von § 2 Nr. 13 EIGV und den nationalen technischen Vorschriften i.S. von § 2 Nr. 20 EIGV zu genügen. Eisenbahninfrastruktur, welche gemäß § 4 Abs. 2 und 3 EIGV vom räumlichen Anwendungsbereich der TSI ausgenommen ist und für welche § 4 Abs. 4 Satz 1 EIGV nicht ausnahmsweise TSI für anwendbar erklärt, müssen die notifizierten nationalen technischen Vorschriften und die nationalen technischen Vorschriften einhalten (§ 6 Abs. 4 Satz 1 EIGV). Für die übrige Infrastruktur gemäß Anlage 2 der EIGV sind ausschließlich die nationalen technischen Vorschriften maßgeblich (§ 10 Nr. 2 EIGV).

Bodendenkmalschutz

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Land Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz - DSchG NRW) 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 NRW 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 NRW 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 NRW wird hingewiesen.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben Rhein-Ruhr-Express, PFA1.3, Leverkusen-Rheindorf - Langenfeld-Berghausen hat u.a. den zweigleisigen Ausbau der S-Bahn Gleise vom PFA 1.2 kommend bis Langenfeld-Berghausen und die Erweiterung/Änderung von drei Brückenbauwerken zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 17,100 bis 24,050 der Strecke 2650 Köln-Deutz - Hamm (Westf) in der Stadt Langenfeld.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Vorhabens wird auf die planfestgestellten Unterlagen verwiesen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG hat im eigenen Namen und im Auftrag der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH mit Schreiben vom 28.04.2011 Az. I.BV-W-P(4) As eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Rhein-Ruhr-Express, PFA1.3, Leverkusen-Rheindorf - Langenfeld-Berghausen" beantragt. Der Antrag ist am 28.04.2011 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Mit Schreiben vom 09.06.2011 wurde die Vertreterin der Antragsteller um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 30.09.2011 wieder vorgelegt. Mit Schreiben vom 24.10.2011 wurde die Vertreterin der Antragsteller erneut aufgefordert, die Antragsunterlagen zu überarbeiten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 19.12.2011 überarbeitet wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 31.10.2011 und vom 19.12.2011 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Ursprungsverfahren

B.1.3.1.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Kreis Mettmann
2.	Kreispolizeibehörde Mettmann
3.	Stadt Langenfeld
4.	Stadt Monheim
5.	Stadt Leverkusen
6.	Landeseisenbahnverwaltung NRW
7.	Bahnen der Stadt Monheim
8.	Bundeseisenbahnvermögen
9.	Eisenbahn-Unfallkasse
10.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
11.	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft Hamburg
12.	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR / Gelsenkirchen
13.	Landesbetrieb Straßenbau NRW
14.	LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
15.	LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland
16.	Wehrbereichsverwaltung West
17.	Geologischer Dienst NRW
18.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW
19.	Landwirtschaftskammer NRW
20.	Kreisbauernschaft
21.	IHK, Düsseldorf
22.	Handwerkskammer Düsseldorf
23.	Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim

Lfd. Nr.	Bezeichnung
24.	Energieversorgung Leverkusen
25.	PLEDOC Essen für Open Grid Europe GmbH und GasLINE GmbH & Co. KG/Straelen
26.	Infracor GmbH, Marl
27.	AIR LIQUIDE Deutschland/Düsseldorf
28.	Bayer MaterialScience/Leverkusen vertreten durch Bayer Real Estate
29.	Deutsche Telekom/Köln
30.	Unitymedia NRW/Kerpen
31.	DB Kommunikationstechnik/Köln
32.	BR Düsseldorf, Dezernat 22 (Kampfmittelbeseitigung / Gefahrenabwehr)
33.	BR Düsseldorf, Dezernat 25.02 (Verkehrstechnik)
34.	BR Düsseldorf, Dezernat 32 (Regionalentwicklung)
35.	BR Düsseldorf, Dezernat 33 (Ländliche Entwicklung; Bodenordnung)
36.	BR Düsseldorf, Dezernat 35 (Denkmalschutz)
37.	BR Düsseldorf, Dezernat 51 (Höhere Landschaftsbehörde)
38.	BR Düsseldorf, Dezernat 52 (Obere Abfallwirtschaftsbehörde)
39.	BR Düsseldorf, Dezernat 53 (Obere Immissionsschutzbehörde)
40.	BR Düsseldorf, Dezernat 54 (Obere Wasserbehörde / Rohrfernleitungen)
41.	BR Düsseldorf, Dezernat 55 (technischer Arbeitsschutz)
42.	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW

Folgende Träger öffentlicher Belange und Leitungsträger haben eine Stellungnahmen abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	BR Düsseldorf, Dezernat 22.5
2.	BR Düsseldorf, Dezernat 25.02
3.	BR Düsseldorf, Dezernat 32
4.	BR Düsseldorf, Dezernat 33
5.	BR Düsseldorf, Dezernat 35
6.	BR Düsseldorf, Dezernat 51
7.	BR Düsseldorf, Dezernat 52
8.	BR Düsseldorf, Dezernat 53

Lfd. Nr.	Bezeichnung
9.	Kreis Mettmann
10.	Stadt Langenfeld
11.	Stadt Monheim
12.	Stadt Leverkusen
13.	Landeseisenbahnverwaltung NRW
14.	Bahnen der Stadt Monheim
15.	Eisenbahn-Unfallkasse
16.	LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
17.	Geologischer Dienst NRW
18.	Regionalforstamt Bergisches Land
19.	Der Direktor der Landwirtschaftskammer NRW als Landesbeauftragter
20.	IHK Düsseldorf
21.	Handwerkskammer Düsseldorf
22.	Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim
23.	Energieversorgung Leverkusen
24.	RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice
25.	RWE Rhein-Ruhr Netzservice
26.	Amrion GmbH
27.	PLEdoc für Open Grid Europe GmbH und GasLINE GmbH & Co. KG
28.	Infracor GmbH für AIR LIQUIDE Deutschland GmbH
29.	Bayer Real Estate GmbH für Bayer MaterialScience AG
30.	DB Kommunikationstechnik GmbH
31.	BUND, Kreisgruppe Mettmann

B.1.3.1.2 Öffentliche Planauslegung

Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen ist durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 7/2012 der Stadt Langenfeld vom 16.04.2012 vorher ortsüblich bekannt gemacht worden.

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadt Langenfeld im Rathaus vom 23.04.2012 bis 22.05.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind auch von privat Betroffenen Einwendungen erhoben worden.

B.1.3.1.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Oberhausen, wurde gemäß § 18a Ziffer 7 AEG, in der damals geltenden Fassung, mit Schreiben vom 03.04.2012 auf die Offenlage hingewiesen. Der Bekanntmachungstext war der Mitteilung beigefügt.

B.1.3.1.4 Erörterung

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 22.01.2014 erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde den Fachdezernaten der Bezirksregierung Düsseldorf, den Trägern öffentlicher Belange und den Leitungsträgern mit Schreiben vom 17.12.2013 unter Übersendung einer Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt. Die Privateinwender wurden mit Schreiben vom 04.11.2013 ebenfalls unter Übersendung der Erwiderung der Vorhabenträgerin eingeladen.

Darüber hinaus wurde der Erörterungstermin im Amtsblatt der Bezirksregierung Düsseldorf vom 09.01.2014, Nr. 1/2 bekannt gemacht.

Der Erörterungstermin wurde in der Stadt Langenfeld in den zwei örtlich erscheinenden Tageszeitungen (Rheinische Post und Westdeutsche Zeitung) in der jeweiligen Ausgabe vom 09.01.2014 öffentlich bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat die Bezirksregierung Düsseldorf eine Niederschrift erstellt.

B.1.3.2 Einleitung des ersten Deckblattverfahrens

Die DB Netz AG hat im eigenen Namen und im Auftrag der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH mit Schreiben vom 16.12.2014 Az. I.BV-W-P(4) AsWIA Unterlagen für das erste Deckblatt eingereicht. Die Unterlagen sind am 17.12.2014 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Mit Schreiben vom 26.01.2015 und vom 01.04.2015 wurde die Vertreterin der Antragsteller um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden von der DB Netz AG am 20.04.2015 überarbeitet wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 20.04.2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bezirksregierung Düsseldorf gebeten dem Verfahren Fortgang zu geben.

Gegenstand des ersten Deckblatts sind folgende wesentliche Änderungen die von der Antragstellerin wie folgt begründet wurden:

- EÜ BAB 542
  Bei der Eisenbahnüberführung über die Bundesautobahn A 542 sind Änderungen hinsichtlich der Ausbildung der Rand- und Rettungswege sowie zu verlegender Leitungen erfolgt. Aufgrund des Erfordernisses einen Oberleitungsmast auf dem Brückenbauwerk platzieren zu müssen, musste ferner der Mittelpfeiler verlängert werden.
- EÜ (FU) Katzbergstraße
  Gegenüber der ursprünglichen Planung sind Änderung hinsichtlich der Leitungsführung erfolgt. Darüber hinaus wird die bahnrechts vorgesehene Schallschutzwand nun mittels eines vorgesetzten Bauwerks auf der bahnrechten Seite über den unterführten Fuß-/Radweg geführt.
- Schallschutz
  Änderungen im Schutzabschnitt 5
  Da bedingt durch die im Schutzbereich 5 befindlichen baulichen Anlagen die Errichtung eines Teils der Schallschutzwand an der geplanten Stelle nicht erfolgen konnte, wurde die Wand entsprechend den Gegebenheiten an neuer Stelle neu dimensioniert. Aufgrund der geänderten Geometrie sowie des zukünftigen Wegfalls eines Nebengebäudes wurde die Schallschutzwand im Bereich der Bahn-km 19,536 bis 19,556 von 5 m auf 6 m über Schienenoberkante erhöht. Damit ist nach wie vor ein sogenannter Vollschutz der im Schutzabschnitt 5 gelegenen schutzwürdigen Nutzungen gegeben. Durch die neue Immissionssituation kommt es im Wirkungsbereich der Schallschutzwandänderung zu geringfügigen Veränderungen der Beurteilungspegel, die sich aber ausnahmslos unterhalb der

Immissionsgrenzwerte bewegen. Es kommt demnach zu keinen neuen Betroffenheiten.

Änderungen in den Schutzabschnitten 7 bahnlinks und bahnrechts

Die Änderungen der Beurteilungspegel in den Schutzbereichen 7 bahnlinks und bahnrechts lassen sich durch die Berücksichtigung von zwei zusätzlichen schallbeeinflussenden Flächen (Metall- und Containerwand eines Entsorgungsbetriebs) im Bereich der Bahn-km 19,8 bis 20,15 (Entsorgungsbetrieb, bahnlinks) begründen. Weiterhin wurde im Bereich des „alten Empfangsgebäudes“ (Bahn-km 20,2) bahnrechts aus Gründen des Denkmalschutzes eine Schallschutzwand in Lage und Höhe verändert.
Auf dem Grundstück des Entsorgungsbetriebes existiert eine neu errichtete „Containerwand“, die im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens zur Betriebserweiterung als Lärmschutzmaßnahme festgesetzt wurde (Bahn-km 20,03 – 20,15). Diese Wand hat die Aufgabe, die Kolpingsiedlung (bahnrechts) vor den Betriebsgeräuschen des Entsorgungsbetriebs zu schützen und wurde gemäß der oben genannten Betriebsgenehmigung in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Zusätzlich wurde eine in den ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen längenmäßig nicht ausreichend erfasste Metallwand in ihrer tatsächlichen Lage und Dimension berücksichtigt (Bahn-km 19,83 – 20,03). Auch diese Metallwand dient originär der Abschirmung der Betriebsgeräusche des Entsorgungsbetriebs. Sie weist keinerlei schallabsorbierende Eigenschaft auf. Durch Berücksichtigung beider oben genannter Wände im Deckblattverfahren kommt es sowohl im Planfall ohne schienenseitigen Schallschutz, als auch im Planfall mit schienenseitigem Schallschutz zu Veränderungen der Beurteilungspegel der angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen. Diese Veränderungen betreffen sowohl eine Zunahme der Beurteilungspegel durch einen erhöhten Reflexionsanteil (fehlende Absorption), als auch eine Abnahme der Beurteilungspegel durch eine verbesserte Abschirmung (bahnlinks). Die Änderungen der Beurteilungspegel im Schutzabschnitt 7 links der Bahn lassen sich durch die Berücksichtigung der Metallwand km 19,83 bis 20,03 und der Containerwand km 20,03 bis 20,15 auf dem Firmengelände des Entsorgungsbetriebs (bahnlinks) begründen. Diese Bauten bewirken auf der bahnlinken Seite überwiegend eine Verbesserung der Schallsituation, so dass am Gebäude Auf der Klipp 2 eine Überschreitung der

Immissionsgrenzwerte an der Südseite (IO 5) entfällt und am Gebäude Katzbergstr. 2 die Überschreitung im Tageszeitraum entfällt.

Auf der bahnrechten Seite (Kolpingsiedlung) wirkt sich die geänderte Immissionssituation (Abschirmung/Reflexion) jedoch gravierender aus, da dort die neuen Schallschutzwände des Entsorgungsbetriebs aufgrund ihrer zum Teil mangelhaften akustischen Eigenschaften zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel durch Reflexionen des Schienenverkehrslärms an eben diesen Flächen führen. Die Verschlechterung der Lärmsituation an den schutzwürdigen Gebäuden der Kolpingsiedlung beschränkt sich jedoch auch hier vornehmlich auf eine Zunahme der Beurteilungspegel unterhalb der Immissionsgrenzwerte. Lediglich am Gebäude Kolpingstr. 24 liegt – insbesondere durch die Berücksichtigung der Metallwand vom km 19,83 bis 20,03 – eine neue Betroffenheit im Vergleich zur ursprünglichen Planfeststellungsunterlage vor.

Aufgrund einer Änderung einer Schallschutzwand in Lage und Höhe im Bereich des „ehemaligen Empfangsgebäudes“ (Bahn-km 20,207 – 20,244) aus Gründen des Denkmalschutzes, kommt es ebenfalls zu Veränderungen der Beurteilungspegel im Bereich der Bahn-km 19,8 bis 20,6.

Die im direkten Wirkungsbereich der Schallschutzwandänderungen befindlichen Immissionspunkte des Gebäudes Bahnhofstr. 40 können durch die geänderte SSW nicht mehr ausreichend geschützt werden. Durch die verringerte Abschirmwirkung der geänderten Schallschutzwandhöhe kommt es auch im erweiterten Wirkungsbereich der Schallschutzwandänderungen zu geringfügigen Erhöhungen der Beurteilungspegel, die sich aber ausnahmslos unterhalb der Immissionsgrenzwerte abspielen. Es kommt mit Ausnahme des Gebäudes Bahnhofstraße 40 (ehemaliges Empfangsgebäude) zu keinen neuen Betroffenheiten.

- Leitungen Dritter

  Im Vergleich zur ursprünglichen Antragstellung haben sich bezüglich der Leitungen Dritter diverse Änderungen ergeben. Einerseits sind die betroffenen Leitungseigentümer aktualisiert worden, andererseits wurden „km“ Angaben verändert. Darüber hinaus haben sich für einige Leitungen andere Lösungen zur Umverlegung ergeben. Wesentliche Änderungen haben sich in der Umverlegeplanung der OGE-Leitung (Bauwerksnummer 641 bzw. 648 und 649)

ergeben. Für diese Leitung wurde zwischen km 16,8 und 17,335 sowie km 18,421 und 19,110 eine neue Trasse ausgewiesen.

- ESTW-A Modulgebäude

  Bei dem ESTW-A Modulgebäude in Langenfeld hat sich die Dimensionierung geändert. Durch die Berücksichtigung von zwei zusätzlichen Sozialräumen, die für den längerfristigen Betrieb in diesem Gebäude erforderlich werden, hat sich die Größe des Modulgebäudes von 15 m x 6 m auf 18 m x 6,1 m verändert.

- Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP)

  Bedingt durch die im Deckblatt dargestellten Änderungen der technischen Planung ergab sich die Notwendigkeit, den LBP zu überarbeiten. Ferner wurde beispielsweise ursprünglich der Kiebitz im Rahmen der Planung als betroffene Tierart berücksichtigt. Weitere Untersuchungen haben ergeben, dass im betrachteten Planfeststellungsbereich kein Kiebitz-Vorkommen existiert. Darüber hinaus wurde der Forderung der Unteren und der Höheren Landschaftsbehörde Rechnung getragen, eine Vernetzung der Maßnahmenflächen für die Zauneidechsen mit bestehenden Zauneidechsenlebensräumen im Bereich bzw. entlang des Bahnkörpers zu optimieren, indem das an die Vernetzungsstruktur nördlich angrenzende Gehölz im Randbereich bis zur Bahnlinie aufgelichtet wird. Dadurch kann ein ca. 5 m breiter ruderaler Saum zwischen dem Gehölz und der südlich angrenzenden Ackerfläche als Wanderkorridor geschaffen werden.

- Baustraßen, Baustelleneinrichtungsfläche und Zuwegungen für Rettungseinsätze

  Die erfolgten Änderungen in der technischen Planung, insbesondere im Hinblick auf die Errichtung von Schallschutzwänden und die Verlegung einer Ferngasleitung haben auch zu Änderungen der Baustraßen, Baustelleinrichtungsflächen und bei den Zuwegungen für Rettungseinsätze geführt. Für eine Zufahrt zu einem Grundstück wird nun zusätzlich bei km 17,790 ein Wirtschaftsweg erstellt, zudem ist die Lage und Abmessung des Wendehammers als Zuwegung für Rettungseinsätze bei ca. 21,24 geändert worden, wodurch auch die zugehörige Baustelleneinrichtungsfläche eine Änderung erfuhr.

- Teilrückbau Pferdestall

  Im Rahmen der Planungen hat sich herausgestellt, dass die Herstellung der im Bereich km 19,6 bahnlinks geplanten Schallschutzwand nur möglich ist, wenn ein Teilrückbau eines Pferdestalls erfolgt. Der Pferdestall grenzt direkt an die Bahnanlage, sodass weder für die in diesem Bereich erforderliche Baustraße

noch für die Lärmschutzwand ausreichend Platz zur Verfügung steht. Im Zuge der Änderung erfolgte unter Berücksichtigung der dort bereits vorhandenen Stützwand, die sich zwischen Hof und Bahntrasse befindet, eine Lageänderung. Daraus resultiert im Bereich von km 19,536 bis km 19,556 eine Erhöhung der Wand. Um die Tiere unterbringen zu können, werden unter anderem mobile Stallanlagen erforderlich. Die betroffenen Tiere werden nach Errichtung der Lärmschutzwand in einem neuen Stall sowie teilweise in den entlang der zukünftigen Grundstücksgrenze zur Bahntrasse dauerhaft platzierten, überdachten mobilen Stallanlagen untergebracht.

- Stützwand zur Böschungssicherung
  Im Bereich des Widdauense wird eine Ferngasleitung verlegt. Zur Sicherstellung des Schutzstreifens wird in diesem Bereich als Böschungssicherung eine Stützwand von km 18,425 bis km 18,785 auf einer Länge von 360 m errichtet.

B.1.3.2.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Bezirksregierung Düsseldorf (Anhörungsbehörde) hat mit Schreiben vom 15.06.2015 die folgenden Behörden, Leitungsbetreiber und sonstigen Träger öffentlicher Belange direkt um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Langenfeld
2.	Kreis Mettmann
3.	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
4.	Landesbetrieb Straßenbau NRW
5.	LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
6.	LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
7.	Geologischer Dienst NRW
8.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW
9.	Landwirtschaftskammer NRW
10.	Kreisbauernschaft
11.	Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim GmbH & Co. KG
12.	Stadtwerke Langenfeld GmbH
13.	RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH
14.	RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung
15.	Open Grid Europe GmbH
16.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
17.	Unitymedia NRW GmbH
18.	Infracor GmbH
19.	AIR LIQUIDE Deutschland GmbH
20.	Deutsche Bahn AG
21.	DB Kommunikationstechnik GmbH
22.	DB Netz AG
23.	BR Düsseldorf, Dezernat 22
24.	BR Düsseldorf, Dezernat 25.02
25.	BR Düsseldorf, Dezernat 33
26.	BR Düsseldorf, Dezernat 35
27.	BR Düsseldorf, Dezernat 51
28.	BR Düsseldorf, Dezernat 52
29.	BR Düsseldorf, Dezernat 53
30.	BR Düsseldorf, Dezernat 54
31.	BR Düsseldorf, Dezernat 55
32.	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Oberhausen

Folgende Träger öffentlicher Belange und Leitungsträger habe eine Stellungnahme abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	BR Düsseldorf, Dezernat 22.5
2.	BR Düsseldorf, Dezernat 25.02
3.	BR Düsseldorf, Dezernat 33
4.	BR Düsseldorf, Dezernat 35
5.	BR Düsseldorf, Dezernat 51
6.	BR Düsseldorf, Dezernat 52
7.	BR Düsseldorf, Dezernat 53
8.	BR Düsseldorf, Dezernat 54
9.	BR Düsseldorf, Dezernat 55
10.	Kreis Mettmann
11.	Stadt Langenfeld

Lfd. Nr.	Bezeichnung
12.	Geologischer Dienst NRW
13.	Regionalforstamt Bergisches Land
14.	PLE doc GmbH für Open Grid Europe GmbH und GasLINE GmbH & Co. KG
15.	AIR LIQUIDE Deutschland GmbH
16.	Deutsche Bahn AG
17.	Unitymedia NRW GmbH
18.	Westnetz GmbH
19.	Landesbetrieb Straßenbau NRW

B.1.3.2.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadt Langenfeld im Rathaus vom 11.05.2015 bis 10.06.2015 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen. Dieser Verfahrensabschnitt wurde im Amtsblatt Nr. 8/2015 der Stadt Langenfeld vom 30.04.2015 ortsüblich bekannt gemacht.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind auch von privat Betroffenen Einwendungen erhoben worden.

B.1.3.2.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Oberhausen, wurde gemäß § 18a Ziffer 7 AEG, in der damals geltenden Fassung, durch die Bezirksregierung Düsseldorf auf die Offenlage hingewiesen. Der Bekanntmachungstext war der Mitteilung beigefügt.

B.1.3.2.4 Erörterung

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 16.12.2015 in der Stadthalle Langenfeld erörtert.

Die Träger öffentlicher Belange, Leitungsträger sowie die Fachdezernate der Bezirksregierung Düsseldorf wurden mit Schreiben vom 13.11.2015 und die

Privateinwender mit Schreiben der Vorhabenträgerin 03.12.2015 eingeladen. Der Einladung war der jeweilige Text der Gegenäußerung der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme bzw. Einwendung beigefügt.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde im Regierungsblatt Nr. 49 der Bezirksregierung Düsseldorf vom 03.12.2015 sowie in den jeweiligen Regionalausgaben vom 05.12.2015 der ortsüblich verbreiteten Tageszeitungen „Rheinische Post“ sowie „Westdeutsche Zeitung“ bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat die Bezirksregierung Düsseldorf eine Niederschrift erstellt.

B.1.3.3 Einleitung des zweiten Deckblattverfahrens

Die DB Netz AG hat im eigenen Namen und im Auftrag der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH mit Schreiben vom 02.12.2016 Az.: I.NG-W-E Boe Unterlagen für das zweite Deckblatt eingereicht. Die Unterlagen sind am 06.12.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Mit Schreiben vom 03.01.2017 und vom 23.03.2017 wurde die DB Netz AG um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden von der Antragstellerin mit Schreiben vom 02.03.2017, 27.03.2017 und vom 03.04.2017 überarbeitet.

Mit Schreiben vom 03.04.2017 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bezirksregierung Düsseldorf gebeten das Verfahren fortzuführen.

Gegenstand des zweiten Deckblatts sind folgende wesentliche Änderungen die von der Antragstellerin wie folgt begründet wurden:

- Verlegung einer Ferngasleitung und Entfall der Stützwand Widdauen See
  Bislang war vorgesehen, die für den Bau des vierten Gleises erforderliche Verlegung einer Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH auf der bahnlinken Seite vorzunehmen. Wegen der beengten Platzverhältnisse war hierzu als Böschungssicherung die Errichtung einer massiven Stützwand von km 18,467 bis km 18,832 vorgesehen. Jetzt soll die besagte Ferngasleitung auf die bahnrechte

Seite verlegt werden, wodurch auf die Stützwand verzichtet werden kann. Durch diese Umplanung ist jetzt jedoch zusätzlicher Grunderwerb auf der bahnrechten Seite erforderlich geworden.

- Neuprofilierung Entwässerungsgraben

  Im Rahmen des Erörterungstermins zum ersten Deckblattverfahren bat die Bezirksregierung auf Anregung eines von der Baumaßnahme Betroffenen darum, die Dimensionierung eines vorhandenen Entwässerungsgrabens im Bereich von km 19,684 bis km 20,170 zu überprüfen. Die ursprüngliche Planung sah vor, den Entwässerungsgraben nach der Errichtung der dort geplanten Lärmschutzwand wieder in den vorherigen Zustand zu versetzen. Im Ergebnis der für diesen Bereich durchgeführten hydraulischen Berechnung stellte sich heraus, dass der Entwässerungsgraben für die zu erwartenden Abflussmengen kleiner dimensioniert werden kann, weshalb eine Neuprofilierung vorgenommen wurde.

- Änderung der Landschaftspflegerischen Begleitplanung

  Bedingt durch die oben dargestellte Verlegung der Ferngasleitung der OGE ergab sich die Notwendigkeit den LBP zu überarbeiten. Des Weiteren wurden im Rahmen einer zusätzlichen Begehung der Pferdeställe an der Hitdorfer Straße in Langenfeld die artenschutzrelevanten Vogelarten Rauchschwalbe und Haussperling nachgewiesen. Weiterhin besteht die Möglichkeit, dass sich im Bereich der Pferdeställe Zwergfledermäuse befinden, weshalb die erforderlichen Abbrucharbeiten unter Einbeziehung der ökologischen Bauüberwachung zu erfolgen haben.

B.1.3.3.1 Anhörungsverfahren

Da die aus dem ersten Deckblattverfahren verbleibenden Dissenspunkte nur Auswirkungen für einen geringen und zudem konkretisierbaren Kreis von Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange hatten, war eine erneute Planoffenlage aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht erforderlich. Daher wurde seitens der Anhörungsbehörde eine sogenannte beschränkte Offenlage durchgeführt bei der die durch die erneute Planänderung bekanntermaßen potentiell Betroffenen gezielt beteiligt wurden. Die Bekanntmachung erfolgte durch unmittelbaren Versand der Unterlagen (Zeichnungen und Erläuterungen). Seitens der Anhörungsbehörde wurde gebeten bis zum 29.09.2017 zum zweiten Deckblatt Stellung zu nehmen.

B.1.3.3.2 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Bezirksregierung Düsseldorf (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Leitungsträger unter Fristsetzung direkt um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Langenfeld
2.	Open Grid Europe GmbH
3.	BR Düsseldorf, Dezernat 51
4.	BR Düsseldorf, Dezernat 54
5.	BR Arnsberg, Dezernat 64
6.	BR Köln, Dezernat 25

Folgende Träger öffentlicher Belange und Leitungsträger haben eine Stellungnahmen abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Langenfeld
2.	BR Düsseldorf, Dezernat 51
3.	BR Düsseldorf, Dezernat 54
4.	BR Arnsberg, Dezernat 64
5.	PLEdoc für Open Grird Europe GmbH und GasLine GmbH & Co. KG
6.	BR Köln, Dezernat 25

B.1.3.3.3 Beteiligung von Privaten

Die Bezirksregierung Düsseldorf (Anhörungsbehörde) hat die vom zweiten Deckblattverfahren bekanntermaßen privat Betroffenen angeschrieben und aufgefordert, ihre Einwendungen bis zum 29.09.2017 zu erheben.

Aufgrund des Anschreibens der Bezirksregierung sind von privat Betroffenen Einwendungen erhoben worden.

B.1.3.3.4 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Oberhausen, wurde gemäß § 18a Ziffer 2 AEG, in der damals geltenden Fassung, mit Schreiben vom 15.08.2017 auf die Offenlage hingewiesen und unter Fristsetzung bis zum 29.09.2017 zur Abgabe

einer Stellungnahme aufgefordert. Der Bekanntmachungstext war der Mitteilung beigefügt.

B.1.3.3.5 Erörterung

Auf einen erneuten Erörterungstermin wurde gem. § 18a AEG in der Fassung vom 20.07.2017 i.V.m. § 73 VwVfG seitens der Anhörungsbehörde verzichtet.

B.1.3.4 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 20.03.2018 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die abschließende Stellungnahme ist am 20.04.2018 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen. Der Plan, die Stellungnahmen der Behörden und der Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 Satz 5 sowie die nicht erledigten Einwendungen sind unter dem 28.05.2018 sowie dem 25.06.2018 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen.

Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben grundsätzlich befürwortet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

B.2.2 Zuständigkeit

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

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben ist nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG i.V.m. §§ 2, 3, 3a, 3c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und Nr. 14.8 der Anlage 1 zu § 3 UVPG in der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16.05.2017 galt, i.V.m. § 74 UVPG in der Fassung vom 20.07.2017 eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Prüfung zur Umweltverträglichkeit umfasst gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

- Menschen (einschließlich der menschlichen Gesundheit), Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,

- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,

- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie

- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Inhalt und Umfang der Unterlagen, die die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde für die Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegen hat, bestimmen sich gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 UVPG nach den Rechtsvorschriften, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens maßgebend sind. Soweit das Fachrecht keine weitergehenden Regelungen enthält, sind die Mindestangaben nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG erforderlich.

Die gemäß § 6 UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen enthalten. Unterlage 15.1 der Planfeststellungsunterlagen beinhaltet den Textteil der Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 15.2 umfasst den Kartenteil und Anhang 1 zur Unterlage 2 (Erläuterungsbericht) enthält die allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung.

Weitere relevante Angaben über die Umweltauswirkungen des Vorhabens enthalten der Erläuterungsbericht in Unterlage 2, die schalltechnische Untersuchung des

Verkehrslärms in Unterlage 16, die erschütterungstechnische Untersuchung in Anlage 17 und der landschaftspflegerische Begleitplan und der Artenschutzfachbeitrag in Unterlage 14 der Planfeststellungsunterlagen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens der Planfeststellung.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet liegt vollständig in der naturräumlichen Haupteinheit 551: Köln-Bonner Rheinebene, Großlandschaft Niederrheinische Bucht.

Bezogen auf die Biotoptypen zeichnet sich der Untersuchungsraum durch einen großen Anteil an landwirtschaftlich genutzten Offenlandflächen aus, die sich insbesondere zwischen der Stadtgrenze Düsseldorf und dem Gewerbegebiet in Langenfeld-Berghausen, im weiteren Verlauf bis zum S-Bahnhof Langenfeld sowie zwischen A 542 und der Stadtgrenze Leverkusen erstrecken. In Langenfeld-Berghausen quert die Bahntrasse einen Bereich mit Wohn- und Gewerbebebauung, im weiteren Verlauf bis zur A 542 führt sie am westlichen Rand der Siedlungsfläche von Langenfeld entlang. Waldbiotope kommen im 25m-Untersuchungsraum nicht vor, flächenhafte Feldgehölze treten im Untersuchungsgebiet nur vereinzelt auf. Die Trasse wird meist durch kleinere, lineare Gehölzstrukturen, stellenweise auch durch ruderale Säume begleitet. Die Fauna setzt sich aufgrund der vorhandenen Biotopstrukturen vor allem aus Arten der offenen Kulturlandschaft und solchen, die an Abgrabungsgewässern zu finden sind, zusammen.

Gemäß den geologischen Ausgangsbedingungen haben sich im Untersuchungsgebiet unterschiedliche Bodentypen ausgebildet. Im Planfeststellungsabschnitt dominieren Braunerden aus Hochflutablagerungen über sandigem bis kiesigem Material aus vorwiegend jungpleistozänen Terrassenablagerungen. Parabraunerden treten vorwiegend in der südlichen Hälfte des Untersuchungsgebiets auf. In Bereichen der Bachniederungen im südlichen Teil des Planfeststellungsabschnitts finden sich Gleye sowie vereinzelt typische Auengleye aus Löss und Bachablagerungen des Holozäns.

Bei dem im Untersuchungsgebiet flächenhaft ausgebildeten Porengrundwasserleiter handelt es sich gemäß hydrogeologischer Übersichtskarte (HÜK) um ein sehr

ergiebiges bis ergiebiges Grundwasservorkommen. Die Grundwasserschutzfunktion ist gemäß HÜK ungünstig, d.h. die Verschmutzungsempfindlichkeit ist als hoch zu bezeichnen. Fließgewässer sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Das Klima ist geprägt durch Freiland- und Offenlandklimate mit überwiegend landwirtschaftlicher Nutzung. Im Bereich der Baggerseen befinden sich Übergänge zum Gewässerklima. Die besiedelten Bereiche sind charakterisiert durch Stadt-, Gewerbeflächen- sowie teilweise Gartenstadtklima.

Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum ist charakterisiert durch ebenes Gelände, welches zu einem großen Teil aus besiedelten Bereichen besteht. Die verbleibenden Offenlandbereiche sind charakterisiert durch Acker- und Grünland- sowie Brachflächen, die in geringem Maße durch weitere Elemente wie Hecken, Gebüsche und kleinere Gehölze strukturiert werden. Größere Waldgebiete sowie prägende Fließgewässer sind nicht vorhanden. Es ragen jedoch mit dem Widdauensee und dem Klingenberger See größere Abgrabungsgewässer westlich der Bahnlinie in das Untersuchungsgebiet. Weiträumige Sichtbeziehungen bestehen insbesondere in den Offenlandbereichen.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus den Erörterungen sowie eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten. Durch das Bauvorhaben treten baubedingte, anlagenbedingte und betriebsbedingte Wirkungen auf.

B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Die räumliche Erfassung der Umwelt für das Schutzgut Mensch ist auf die Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Wohnumfeld, Erholung und Freizeit ausgerichtet. Das Umfeld der Bahnanlagen im Vorhabenbereich Langenfeld besteht zum überwiegenden Teil aus Freiflächen, die als Regionaler Grünzug im Gebietsentwicklungsplan ausgewiesen sind. Daneben kommen im nördlichen Teil der Abschnitte, östlich der bestehenden Bahnstrecke, Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, Gewerbe- bzw. Industriegebiete sowie Gemeinbedarfsflächen vor. Bedingt durch die Lage im hochverdichteten großstädtischen Raum bestehen in den Siedlungs- und Erholungsbereichen z.T. erhebliche Vorbelastungen insbesondere

durch die Lärmimmissionen im Umfeld von Verkehrswegen sowie in den Einwirkungsbereichen lärmemittierender Gewerbe- und Industrieflächen.

Das Vorhaben wirkt sich auf das Schutzgut Menschen (einschließlich der menschlichen Gesundheit) baubedingt auf Wohnbereiche durch Baulärm und Staubimmissionen, anlagenbedingt durch die Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen durch neue Bauwerke und technische Überprägungen sowie betriebsbedingt auf Wohngebiete und die wohnungsnahe Erholung durch Verkehrslärm und Erschütterungen aus.
Hinsichtlich des Landschaftsbildes, des Verkehrslärms und der Erschütterungen ist der Planfeststellungsabschnitt allerdings durch die bestehenden Verkehrswege stark vorbelastet.
Für den Planfeststellungsabschnitt wurden Untersuchungen hinsichtlich des Schienenverkehrslärms und der Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb durchgeführt. Zusammenfassend wurde dabei hinsichtlich des Verkehrslärms festgestellt, dass sich bereichsweise die Immissionssituation nachteilig verändert und die einschlägigen Immissionsgrenzwerte bzw. Immissionsrichtwerte überschritten werden, so dass Schutzmaßnahmen bzw. ersatzweise Entschädigungen erforderlich werden.

B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Tiere

Bahn-km 17,1 bis 18,050

Im Bereich der offenen Feldflur zwischen Rheindorf und dem Widdauen Baggersee sind die Brutvorkommen der Feldlerchen als gefährdete Arten sowie die Äcker, Saum- und Gehölzstrukturen als Nahrungshabitate von Mäusebussard, Turmfalke, Waldohreule und Wanderfalke als streng geschützte Arten einzustufen. Der Raum südlich der Rheinstraße eignet sich zudem als Lebensraum für den Steinkauz.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Tier durch den anlagen- und baubedingten Verlust von Lebensraum der Feldlerche, baubedingte Verlärmung und bau- und betriebsbedingte visuelle Störung der Feldlerche. Darüber hinaus kommt es zu anlagen- und baubedingten Verlust von Acker, Saum- und Gehölzstrukturen als Nahrungshabitate von Mäusebussard,

Turmfalke, Waldohreule und Wanderfalke.

Bahn-km 18,05 bis 19,2

Als sehr empfindlich einzustufen aufgrund seiner Lage und Nähe zur Trasse ist der westlich der Bahnstrecke gelegene Abschnitt zwischen Rheinstraße und A 542 am Ostufer des Widdauen Baggersees. Neben den Revieren von Feldlerche, Rebhuhn und Kiebitz als gefährdete Brutvogelarten der Feldflur sowie Goldammer ist hier ein Lebensraum einer reproduzierenden Zauneidechsenpopulation vorhanden. Für Mäusebussard und Waldohreule stellt der vorwiegend durch Grasfluren geprägte Abschnitt einen attraktiven Jagdlebensraum dar. Dies gilt auch für die in diesem Abschnitt festgestellten Fledermausarten, die sowohl parallel zur Bahn entlang von Gehölzen als Leitstruktur fliegen, als auch insbesondere auf Höhe des Widdauen Baggersees im Windschatten der Ufergehölze zwischen Bahn und Ostufer jagen.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Tier durch den anlagen- und baubedingten Verlust von Lebensraum für das Rehbhuhn und die Goldammer. Es kommt zu baubedingter Verlärmung und visuelle Störung der Feldlerche, des Rebhuhns und des Kiebitzes und dadurch zur Aufgabe der Reviere. Neben dem anlagen- und baubedingten Verlust von Grasfluren und Saumstreifen als Jagdhabitat von Mäusebussard und Waldohreule kommt es zum anlagen- und baubedingten Verlust von Lebensraum der Zauneidechse, die in dem Bereich reproduziert.

Abschnitt A 542

Der Streckenabschnitt auf Höhe des NSG „Altabgrabung Klingenberger“ zeichnet sich vor allem durch seine Bedeutung als Lebensraum einer reproduzierenden Zauneidechsenpopulation im Trassenbereich aus. Rauhaut- und Zwergfledermäuse nutzen die trassenparallelen Gehölze als Leitstrukturen.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Tier durch den anlagen- und baubedingten Verlust von Lebensraum der Zauneidechse, die im Trassenbereich reproduziert. Darüber hinaus kommt es zu anlagen- und baubedingtem Verlust von Gehölzstrukturen, die für Transfer- und Jagdflüge von Fledermäusen genutzt werden.

Pflanzen

Bezogen auf die Biotoptypen zeichnet sich der 25 m Untersuchungsraum durch einen großen Anteil an landwirtschaftlich genutzten Offenlandflächen aus, die sich insbesondere zwischen der Stadtgrenze Düsseldorf und dem Gewerbegebiet in Langenfeld-Berghausen, im weiteren Verlauf bis zum S-Bahnhof Langenfeld sowie zwischen A 542 und der Stadtgrenze Leverkusen erstrecken. In Langenfeld-Berghausen quert die Bahntrasse einen Bereich mit Wohn- und Gewerbebebauung, im weiteren Verlauf bis zur A 542 führt sie am westlichen Rand der Siedlungsfläche von Langenfeld entlang. Waldbiotope kommen im 25 m Untersuchungsraum, d.h. im Eingriffsraum, nicht vor. Flächenhafte Feldgehölze treten im Untersuchungsgebiet nur vereinzelt auf. Die Trasse wird meist durch kleinere, lineare Gehölzstrukturen, stellenweise auch durch ruderale Säume begleitet.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Pflanzen durch den anlage- und baubedingten Verlust von Biotopen mit mindestens mittlerer Bedeutung. Es handelt sich im Einzelnen um anlagen- und baubedingte Verluste von hoch bedeutenden Gehölzen sowie von mittel bedeutenden Gehölzen, Grünländern, Ruderalfluren und unversiegelten Verkehrsflächen.

B.3.2.2.3 Auswirkungen auf den Boden

Gemäß den geologischen Ausgangsbedingungen haben sich im Untersuchungsgebiet unterschiedliche Bodentypen ausgebildet. Es dominieren Braunerden aus Hochflutablagerungen über sandigem bis kiesigem Material aus vorwiegend jungpleistozänen Terrassenablagerungen. Parabraunerden treten vorwiegend in der südlichen Hälfte des Untersuchungsgebietes auf. In Bereichen der Bachniederungen im südlichen Teil des Untersuchungsraums finden sich Gleye, sowie vereinzelt typische Auengleye aus Löss und Bachablagerungen des Holozäns.

Alle vorkommenden schutzwürdigen Böden sind von hoher Bedeutung. Sie finden sich insbesondere im mittleren Untersuchungsgebiet, kleinflächig auch im südlichen und nördlichen Untersuchungsgebiet. Es handelt sich um aktuell grundwasser- und staunässefreie, tiefgründige Sand- oder Schuttböden (Braunerden), Grundwasserböden (Gleye, z.T. Auengleye) und Böden mit hoher oder sehr hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit (Parabraunerden, Pseudogley-Parabraunerden).
Vorbelastungen ergeben sich nutzungsbedingt (Siedlungsbereiche, Verkehrswege)

sowie aus Schadstoffeinträgen der bestehenden Verkehrswege sowie Siedlungs-/ Gewerbegebiete. Auch die intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen sind im Untersuchungsgebiet als Vorbelastung des Schutzguts Boden zu betrachten.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden ergeben sich in erster Linie durch den anlagenbedingten dauerhaften Verlust von schutzwürdigen Böden, Braunerden (B84), Parabraunerden (L42), Pseudogley-Parabraunerden (S-L33). Darüber hinaus ist auch der anlagebedingte dauerhafte Verlust von Böden allgemeiner Bedeutung (Braunerden (B52, B72) als entscheidungserhebliche Umweltauswirkung zu werten, da durch den dauerhaften Verlust alle Bodenfunktionen der relevanten Böden verloren gehen.

B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Grundwasser

Die Grundwasserfließrichtung ist im gesamten Untersuchungsgebiet zum westlich gelegenen Rhein gerichtet. Bezogen auf Grundwasserflurabstände werden die Zwischenergebnisse des Baugrundgutachtens zugrunde gelegt, wonach Grundwasser im Rahmend der Bohrungen erst ab 7 m Tiefe angetroffen wurde.

Bezüglich der Grundwasserdargebotsfunktion handelt es sich im Untersuchungsgebiet beim Grundwasserleiter gem. Hydrogeologischer Übersichtskarte um einen Porengrundwasserleiter mit sehr ergiebigen bis ergiebigen Grundwasservorkommen. Die Grundwasserschutzfunktion ist gem. Hydrogeologischer Übersichtskarte ungünstig, d.h. die Verschmutzungsempfindlichkeit ist als hoch zu bezeichnen. Das gesamte Untersuchungsbiet ist demnach bezgl. des Schutzgutes Grundwasser bedeutend.

Vorbelastungen ergeben sich in erster Linie durch die bestehende Nutzungsstruktur des Raumes (großflächige Versiegelung durch bestehende Siedlungs- und Verkehrsflächen, Bodenverdichtungen). Bestehende stark befahrene Straßen oder Gewerbe-/ Industriegebiete wie teilweise auch eine intensive Ackernutzung führen außerdem zu einer Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffe.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Grundwasser ergeben sich durch den anlagenbedingten Verlust von bedeutenden Flächen für die Grundwasserdargebotsfunktion.

Oberflächengewässer

Der Untersuchungsraum ist hydrogeologisch dem Einzugsbereich des von Süden nach Norden durch Langenfeld fließenden Galkhausener Bach zuzuordnen, der südlich von Düsseldorf vereint mit dem Viehbach in den Urdenbacher Altrhein mündet. Der Galkhausener Bach verläuft außerhalb des Untersuchungsgebietes. Im Untersuchungsgebiet sind keine Fließgewässer vorhanden. Im westlichen Untersuchungsgebiet liegen die Abgrabungsgewässer „Baggerseen Widdauen“. Zur Qualität der Abgrabungsgewässer enthält die wasserbehördliche Berichterstattung keine Angaben. Gem. der Bewertung der Stillgewässer beim Schutzgut Biotope wird ihnen eine hohe Bedeutung zugewiesen. Natürliche Stillgewässer sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Die vorkommenden Stillgewässer im vorliegenden Untersuchungsgebiet sind vom Eingriff nicht betroffen. Bezüglich des Schutzgutes Oberflächengewässer sind demnach keine Konflikte durch das Vorhaben zu erwarten.

B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Das Untersuchungsgebiet ist insbesondere östlich der Bahnlinie geprägt durch die Siedlungsflächen der Stadt Langenfeld. Es weist im zentralen Bereich einen hohen Anteil an Flächen auf, die für Siedlung, Gewerbe und Industrie sowie Verkehr genutzt werden. Die Siedlungsflächen werden daher als „Überwärmungsräume“ oder als „Wärmeinsel Stadt“ eingestuft. Im Hinblick auf die klimatische und lufthygienische Situation sind die Flächen als Belastungsraum einzustufen. Das Gelände ist überwiegend gering geneigt und weist keine Reliefformen auf, die als Leitbahnen für Kalt- oder Frischluft im Hinblick auf einen orographisch induzierten Luftaustausch von Siedlungen fungieren können. Hingegen gibt es im nördlichen und südlichen sowie westlich der Bahnlinie im zentralen Untersuchungsgebiet ausreichend große, zusammenhängende Freiflächen, die als potenzielle Liefergebiete für Flurwindströmungen dienen können und die Kaltluft/Frischluft produzieren.

Größere zusammenhängende Waldgebiete, die als Filter für lufthygienische Belastungen dienen können und als Frischluftentstehungsgebiete fungieren, sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Aufgrund der geringen Reliefenergie und aufgrund fehlender ausgeprägter Auenbereiche sind auch keine bedeutenden Luftaustauschbahnen im Untersuchungsgebiet vorhanden.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Klima/Luft ergeben sich in geringem Umfang durch den anlagenbedingten Verlust von Offenland (Freiland-Klimatope) mit bedeutender klimatischer Ausgleichsfunktion.

B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaft

Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum ist charakterisiert durch ein ebenes Gelände, welches zu einem großen Teil aus besiedelten Bereichen besteht. Die verbleibenden Offenlandbereiche sind charakterisiert durch Acker- und Grünland- sowie Brachflächen, die in geringem Maße durch gliedernde Elemente wie Hecken, Gebüsche und kleinere Gehölze strukturiert werden. Größere Waldgebiete sowie prägende Fließgewässer sind nicht vorhanden. Es ragen jedoch mit dem Widdauensee und dem Klingenberger See größere Abgrabungsgewässer westlich der Bahnlinie in das Untersuchungsgebiet. Weiträumige Sichtbeziehungen bestehen insbesondere in den Offenlandbereichen. Der Erholungswert des Untersuchungsraums ist als gering zu bezeichnen. Lediglich ein kleines Gebiet beidseitig der Rheinstraße zwischen der Ortschaft Mehlbruch und der Splittersiedlung Neurath/Widdauen im südlichen Untersuchungsraum besitzt hinsichtlich des Landschaftsbildes verbunden mit geringen Vorbelastungen einen attraktiveren Erholungswert. Hier quert auch der überregional bedeutende Radweg „Kaiser-Route“ auf der Rheinstraße die Trasse.

Aufgrund der zahlreichen, in unmittelbarer Nähe parallel zum Untersuchungsraum verlaufenden oder den Untersuchungsraum querenden Verkehrswegen mit Damm- und Brückenbauwerken besteht eine erhebliche optische und akustische Vorbelastung. Im nördlichen Untersuchungsraum kommen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung durch eine Hochspannungsleitungstrasse sowie durch ein großflächiges Gewerbegebiet hinzu. Ebenfalls im Bereich des Bahnhofes Langenfeld erstreckt sich beidseitig der Bahnstrecke gewerbliche Bebauung.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Landschaftsbild ergeben sich durch den anlage- und baubedingten Verlust von landschaftsbildprägenden Gehölzstrukturen.

B.3.2.2.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Die archäologische Fundstelle Nr. 1703001 liegt bei Bahn-km 17,9 im Bereich der Trasse. Im Bereich Langenfeld bei Bahn-km 20,25 ist das ehemalige Bahnhofsgebäude als Baudenkmal eingestuft.

Das Baudenkmal wird hinsichtlich des Umgebungsschutzes und durch Schienenverkehrslärm durch das Vorhaben tangiert.

B.3.2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Zwischen den Schutzgütern bestehen zahlreiche, unterschiedlich stark ausgeprägte, in der örtlichen Situation erheblich variierende Beeinflussungen. Diese direkten und indirekten Wechselwirkungen beruhen auf den funktionalen und strukturellen Beziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern innerhalb der landschaftlichen Ökosysteme.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen möglichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern des UVPG mit Bezugnahme auf die räumliche Situation

in dem Planungsbereich für den RRX wiedergegeben.

Schutz-gut	Men-schen	Tiere	Pflanzen	Boden	Wasser	Luft	Klima	Land-schaft
Men-schen	xx	Einengung des Lebens-raumes, Störungen durch Lärm	Verdrängung, Nutzungs-intensivierung	Düngung, Verdichtung, Umlagerung, Versiegelung	Entnahme, Stoffeintrag	Eintrag von Schadstoffen	Abwärme, Einfluss auf den örtlichen Luftaustausch (Barrieren)	Überformung, Umgestaltung, Nutzung durch Erholung
Tiere	Ernährung, Jagd, Naturer-lebnis	xx	Fraß, Vertritt	Düngung, Umlagerung	Nutzung, Stoffeintrag	–	–	Erlebniswert
Pflanzen	Ernährung, Schutz, Naturerlebnis	Ernährung, Schutz, Lebensraum	xx	Stoffentzug, Schutz, Humus-bildung	Nutzung, Regulation	Stoffein- und -austrag	Abmilderung von Extremen	Gestaltung
Boden	Lebensraum, Ertragsgrund-lage	Lebensraum	Lebensraum	xx	Stoffeintrag, Schutz vor Verschmut-zung	Gasaustausch	–	Beeinflussung des Erschei-nungsbildes
Wasser	Lebens-grundlage Erholung, Freizeit	Lebens-grundlage, Lebensraum	Lebens-grundlage, Lebensraum	Niederschlag, Grund-wasserstand	xx	Großräumige Luftzirkulation	Luftfeuchtig-keit, Tem-peratur-ausgleich	Darstellung von Struktur-elementen
Luft	Lebens-grundlage, Beeinträchti-gung durch Luftver-schmutzung	Lebens-grundlage, Lebensraum	Lebens-grundlage, Schädigung durch Luft-verschmutzung	Stoffeintrag	Stoffeintrag	xx	Beeinflussung von Klimaele-menten	Luftqualität als Teil des Land-schaftsbildes
Klima	Wohlbefinden	Wohlbefin-den, Habitat-beein-flussung	Wuchsbe-dingungen	Einfluss auf Boden-entwicklung und -zustand	Abfluss-regime, Grund-wasserneu-bildung	Verteilung und Verdünnung von Luft-schadstoffen	xx	Atmosphärische Erscheinungen als Teil des Landschafts-bildes
Land-schaft	Ästhetisches Empfinden, Erholungs-eignung	Struktur des Lebens-raumes	Struktur des Lebensraumes	Beeinflussung der Boden-bildung	Beeinflussung von Form und Verlauf von Gewässern	Beeinflussung der Luftzirkulation	Beeinflussung der Klima-elemente	xx

B.3.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens

auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

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

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

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (Umweltverträglichkeitsstudie, schalltechnische Untersuchung des Verkehrslärms, erschütterungstechnische Untersuchung, landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzfachbeitrag) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.2.3.1 Schutzgut Menschen

Das Schutzgut Menschen ist auf die Aspekte der Gesundheit und des Wohlbefindens als konkret zu schützendes Gut zu beziehen. Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen werden auf der einen Seite indirekt durch die Wechselwirkungen der relevanten Schutzgüter beeinflusst (vgl. § 1 BNatSchG: „Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Lebensgrundlage des Menschen“). Diese Aspekte sind aus den Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima sowie Tiere und Pflanzen und den Wechselwirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen herzuleiten; es wird hierzu auf die Bewertungen zu den einzelnen Schutzgütern einschließlich der Wechselwirkungen verwiesen.

Zusätzlich sind direkte, nicht über Zustandsänderungen der übrigen Schutzgüter erfasste Belastungen der Gesundheit und des Wohlbefindens durch Vorhabenswirkungen zu betrachten. Hierbei sind die Bedeutung des Planungsraumes hinsichtlich der Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie der Erholungsfunktion für den Menschen und die von dem Vorhaben einwirkenden Belastungen insbesondere durch Lärm und Erschütterungen zu bewerten.

Zum Schutz vor Verkehrslärm bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen besteht ein gestuftes System von gesetzlichen Regelungen mit dem Zweck, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche entweder zu

verhindern oder in Fällen, in denen dies nicht möglich ist, die Betroffenen zu entschädigen.

An erster Stelle steht das durch den Planungsgrundsatz des § 50 BImSchG festgelegte Prinzip der planerischen Verhinderung von Konfliktsituationen zwischen miteinander unvereinbaren Nutzungen (planerischer Lärmschutz). Dieses Optimierungsgebot ist zumindest hinsichtlich des Lärms von Bahnstrecken, die dem öffentlichen Personenverkehr dienen sollen, schwer zu erfüllen, weil die Schienenwege in die Siedlungsgebiete hineingeführt werden müssen, um ihre Verkehrsfunktion erfüllen zu können. Durch die Nutzung und den Umbau der bestehenden Strecken wird jedoch eine Verlärmung bislang unbelasteter oder nur geringfügig mit Verkehrslärm belasteter und daher schutzwürdiger Gebiete vermieden.

Auf der zweiten Stufe fordert § 41 Abs. 1 BImSchG die Zurückhaltung und Reduzierung des Schienenverkehrslärms durch technische Vorkehrungen im Bereich der Lärmquelle (aktiver Lärmschutz). Wenn dies nach dem Stand der Technik nicht möglich ist oder die Kosten dieser Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden, sind den Lärmbetroffenen gemäß §§ 41 Abs. 2, 42 BImSchG auf der dritten Stufe die Kosten von Lärmschutzmaßnahmen am Immissionsort zu ersetzen (passiver Lärmschutz). Soweit Vorkehrungen an den betroffenen baulichen Anlagen untunlich oder unwirksam sind (wie zumeist im Außenwohnbereich), hat der betroffene Eigentümer auf der vierten Stufe Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG).

Fachgesetzliche Beurteilungsmaßstäbe enthalten hinsichtlich des Schutzes vor Verkehrslärm die 16. und 24. BImSchV. Die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) setzt das Verfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel und die Immissionsgrenzwerte, die für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahnen gelten, fest. Die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen in baulichen Anlagen fest.

In den Bereichen ohne immissionsschutzrechtlich relevante bauliche Eingriffe in die bestehenden Schienenwege wird die Verkehrslärmbelastung auf den Zustand

zurückgeführt, der ohne das Bauvorhaben bestünde. Die Erhöhung der Lärmbelastung, die oberhalb der Beurteilungspegel liegt, die eine Gesundheitsgefährdung oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums bewirken, soll gemäß § 18 Satz 2 AEG i.V.m. § 74 Abs. 2 VwVfG durch Vorkehrungen des aktiven oder passiven Lärmschutzes zurückgenommen oder, wenn Schutzvorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein sollten, entschädigt werden.

Das Bauvorhaben wirkt sich auf das Schutzgut Menschen betriebsbedingt insbesondere durch Lärm aus dem Eisenbahnverkehr auf die Wohngebiete und durch die Störung der wohnungsnahen Erholung aus. Hinsichtlich des Verkehrslärms ist der Planfeststellungsabschnitt allerdings durch die bestehenden Verkehrswege erheblich vorbelastet.
Zum Schutz der Wohnnutzungen wird als aktive Schallschutzmaßnahme das „Besonders überwachte Gleises“ viergleisig von Bahn-km 17,01 bis 20,38 und der Bau von Schallschutzwänden vorgesehen.
Es verbleiben jedoch Restbetroffenheiten mit Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmvorsorge dem Grunde nach, die durch passive Schallschutzmaßnahmen zu schützen sind. Hinsichtlich der Erstattung verbleibender Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs wurde eine Entschädigung dem Grunde nach zugesprochen.

Hinsichtlich der Erschütterungen durch den Schienenverkehr wurde seitens der Antragstellerin eine erschütterungstechnische Untersuchung vorgelegt. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass in nahe gelegenen Gebäuden keine wesentliche Erhöhung der Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall hervorgerufen werden.

Baubedingte Auswirkungen könne bei dem Vorhaben durch Lärmimmissionen, optische Reize und stoffliche Immissionen aus dem Baubetrieb auftreten. Durch Schutzvorkehrungen werden die Auswirkungen der Bautätigkeit so weit wie möglich vermieden.

B.3.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Unter den Schutzgütern Tiere und Pflanzen werden alle freilebenden Tierarten und deren Lebensgemeinschaften sowie ihre Lebensräume bzw. alle wildwachsenden Pflanzen und Pflanzengesellschaften sowie besonders schützenswerte, anthropogen bedingte Vegetationsformen verstanden.

Maßstäbe für die Beurteilung von Tier- und Pflanzenbeständen lassen sich aus den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege des § 1 BNatSchG ableiten. Nach § 1 Abs. 3 Nr. 5 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts insbesondere wildlebende Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften sowie ihre Biotope und Lebensstätten auch im Hinblick auf ihre jeweiligen Funktionen im Naturhaushalt zu erhalten.

Nach den §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

Insgesamt sind die Eingriffe in den Naturhaushalt aufgrund der Nutzung bestehender Eisenbahntrassen bei dem Ausbauvorhaben sehr gering. Diese geringe Inanspruchnahme kann nicht weiter vermindert werden.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Abs. 2 durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Angrenzend an die Bahntrasse kommt es durch Baustraßen, Baustreifen und Baustelleneinrichtungsflächen sowie durch den anlagebedingten Ausbau zu einem Verlust von Biotopen mit hoher Bedeutung bzw. besonderer Empfindlichkeit. Bau- und anlagenbedingte Gehölzverluste entstehen hauptsächlich auf der Westseite der Bahntrasse, da der Ausbau grundsätzlich einseitig in diese Richtung verläuft.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen kann für das Schutzgut Tiere festgestellt werden, dass die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nicht verletzt werden. Lebensraumverluste durch Gehölzrückschnitte und Rodungen können durch Ausweichen ins Umfeld kompensiert werden. Die ökologischen Funktionen der betroffenen Teilhabitate im räumlichen Umfeld können weiter erfüllt werden. Das Mortalitätsrisiko wird nicht

signifikant erhöht. Unter artenschutzrechtlichen Aspekten ist das Vorhaben bei Berücksichtigung der festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen insgesamt als zulässig einzustufen.

Das Vorhaben stellt einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Der Eingriff ist jedoch unvermeidbar. Bereits die Trassenführung bewirkt eine weitgehende Schonung bisher unbelasteter Bereiche des Naturhaushaltes. Zu Verinselungen von Biotoptypen infolge neuer Zerschneidungswirkungen kommt es durch das Bauvorhaben nicht, weil die Baumaßnahmen im Bereich bestehender Schienenwege durchgeführt werden. Zusätzlich wird durch eine große Anzahl von Vermeidungsmaßnahmen sichergestellt, dass das Bauvorhaben nicht mehr als unbedingt notwendig in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild eingreift. Die danach verbleibenden Eingriffe erweisen sich durch die festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als kompensierbar.

Im Untersuchungsgebiet sind darüber hinaus keine Schutzgebiete vom Eingriff betroffen. Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. § 62 LG NRW sind im Untersuchungsgebiet ebenfalls nicht vorhanden.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen werden die artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für alle geschützten Arten beachtet.

B.3.2.3.3 Schutzgut Boden

Das Gesetz zum Schutz des Bodens (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG) dient der nachhaltigen Sicherung und Wiederherstellung der Funktionen des Bodens. Im Sinne des § 2 BBodSchG wird der Boden betrachtet als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, als Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen aufgrund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers, sowie als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte.

Die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) formuliert Anforderungen zum Umgang mit Altlasten, Verdachtsflächen und schädlichen Bodenveränderungen im Hinblick auf ihre Untersuchung und Sanierung, auf Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit Bodenerosion und auf die Vorsorge.

Insbesondere enthält § 12 BBodSchV Anforderungen an das Aufbringen und Einbringen von Material auf oder in den Boden. Der Anhang II der BBodSchV enthält Maßnahmen-, Prüf- und Vorsorgewerte für die Feststellung, ob eine Prüfung auf Vorhandensein einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast erforderlich ist, ob eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt und ob entsprechende Maßnahmen erforderlich sind.

In Anhang 1.3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) werden Orientierungshilfen für die Bewertung der Auswirkungen auf die stoffliche Bodenbeschaffenheit gegeben; beispielsweise sind für die Stoffe Arsen, Cadmium, Kupfer, Quecksilber, Nickel, Blei, Thallium, Zink, Benzoapyren und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) Kriterien festgelegt, ab welcher (Zusatz-) Belastung davon auszugehen ist, dass die natürlichen Bodenfunktionen beeinträchtigt werden.

Gerade beim Boden können durch Vorbelastungen die umweltrelevanten Eigenschaften erheblich verändert sein. Von Vorbelastungen ist auf dicht besiedelten Flächen und im direkten Umfeld vorhandener Infrastruktureinrichtungen auszugehen.

In der Regel kommt es durch den Baubetrieb zu Verdichtungen und Veränderung im Bodengefüge. Damit geht eine Verringerung des Porenvolumens einher, die sich auf die Aktivität der Bodenorganismen und auf das Pflanzenwachstum negativ auswirkt. Unter Berücksichtigung der in den Antragsunterlagen dargestellten Vermeidungsmaßnahmen ist jedoch davon auszugehen, dass es baubedingt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Wert- und Funktionselementen von besonderer Bedeutung beim Schutzgut Boden kommt. Altlastenverdachtsflächen sind ebenfalls nicht vom Eingriff betroffen. Durch die Verbreiterung der Trasse und die Anlage von Böschungen kommt es jedoch zum Verlust bzw. zur Umlagerung und Überlagerung von natürlich gewachsenen Böden mit besonderer Bedeutung. Da die Inanspruchnahme jedoch trassenparallel stattfinden muss, ist eine weitere Reduktion der Inanspruchnahme des Schutzgutes nicht möglich.
Die Beeinträchtigungen der Böden sind daher als hinnehmbar einzustufen.

B.3.2.3.4 Schutzgut Wasser

Das Schutzgut Wasser ist sowohl als Naturkörper und Landschaftselement als auch im Hinblick auf seine vielfältigen Umweltfunktionen zu erfassen. Dabei wird zwischen Oberflächen- und Grundwasser unterschieden.

Die Beurteilung des Schutzgutes Wasser wird hinsichtlich seiner Funktionen als Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, als Bestandteil des Natur- und Wasserhaushalts mit Regulations- und Retentionsfunktionen und als Transportmedium vorgenommen. Die Zielsetzungen der Beurteilung leiten sich aus den allgemeinen Zielen und Grundsätzen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ab.

Beim Schutzgut Wasser ist generell von einer Empfindlichkeit gegenüber Vorhabenswirkungen auszugehen. Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Wassers ist insbesondere in den Fällen zu betrachten, in denen Deckschichten verändert oder durchstoßen werden und Einleitungen in das Grundwasser durch Versickerung geplant sind.
Aufgrund des Nichtvorhandenseins von Fließgewässern im Untersuchungsgebiet sind Beeinträchtigungen ausgeschlossen. Die vorkommenden Stillgewässer sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen.
Konflikte durch Anschnitt eines Grundwasserleiters können ausgeschlossen werden, da das Grundwasser erst ab einer Tiefe von ca. 7 m ansteht.
Anlagebedingt kommt es jedoch zu einem Verlust von Infiltrationsfläche für die Grundwasserneubildung außerhalb von bisher für Siedlungs- und Verkehrszwecke genutzten oder versiegelten Flächen.

Um den Verlust von Infiltrationsfläche reduzieren zu können, wäre eine Reduktion der Flächenversiegelung erforderlich. Aufgrund des bestehenden Regelwerks lässt sich dies mit dem bestehenden Bauvorhaben jedoch nicht in Vereinbarung bringen. Da sich das Vorhaben auch in Wasserschutzgebieten befindet, war im Verfahren auch der Trinkwasserschutz zu betrachten. Bei antragsgemäßer Ausführung und unter Beachtung der aufgegebenen Nebenbestimmungen ist eine Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität allerdings nicht zu erwarten.

B.3.2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Eine räumliche Abgrenzung der Schutzgüter Luft und Klima ist schwierig, weil Luft und Klima in noch stärkerem Maße als andere Schutzgüter ein räumliches und zeitliches Kontinuum darstellen, in dem es praktisch keine scharfen Abgrenzungen gibt. Andererseits kann das Geländeklima durch Veränderungen des Reliefs und der Oberflächenbeschaffenheit beeinträchtigt werden.
Da größere geschlossene Waldbereiche sowie größere Feldgehölze mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden sind,

sind bezgl. der lufthygienischen Ausgleichsfunktion weder anlage- noch baubedingte Konflikte zu verzeichnen. Die Beeinträchtigung der klimatischen Ausgleichsfunktion durch den anlagenbedingten Verlust von Kaltluftentstehungsgebieten erfolgt im Bereich der Freiland-Klimatope.

Da es sich bei der Baumaßnahme allerdings um eine Erweiterung eines bestehenden Bahnkörpers handelt, kann es durch die Verbreiterung selbst nicht zu einer anlagenbedingten Zerschneidung / Barrierewirkung von Luftaustauschbahnenprozessen kommen. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes ist allerdings eine Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität. Der RRX ist eine deutliche Angebotsverbesserung des Personennah- und Regionalverkehrs im Ballungsraum Rhein-Ruhr. Negative Auswirkungen auf den Klimawandel durch den RRX können außerdem ausgeschlossen werden.

B.3.2.3.6 Schutzgut Landschaft

Unter dem Schutzgut Landschaft wird insbesondere das Landschaftsbild als die äußere sinnlich wahrnehmbare Erscheinung von Natur und Landschaft verstanden; dem Schutzgut entspricht im besiedelten Bereich das Orts- bzw. Stadtbild. Darüber hinaus stellt die Landschaft die wesentliche materielle Grundlage für den menschlichen Erlebnisraum dar. Sie spiegelt sich in der Erholungseignung der Landschaft wider.

Natur und Landschaft sind gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass ihre Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.

Nach § 1 Abs. 5 BNatSchG sind die Zerschneidung und der Verbrauch von Landschaft so gering wie möglich zu halten. Verkehrswege sollen landschaftsgerecht geführt, gestaltet und so gebündelt werden, dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushalts vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden.

Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes überschreitet dann die Erheblichkeitsgrenze, wenn das Vorhaben in seiner Umgebung als Fremdkörper in einem von gleichartigen Störungen weitgehend freigehaltenen Raum und damit als landschaftsfremdes Element in Erscheinung tritt.

Insoweit wird eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dadurch soweit wie

möglich vermieden, dass es sich um den Ausbau eines vorhandenen Verkehrsweges handelt.

Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung sind bezogen auf das Schutzgut Landschaftsbild nicht vorhanden.
Bezogen auf die Erholung sind keine relevanten Erholungsinfrastrukturen (z.B. Radwege) betroffen. Die bestehenden über die Rheinstraße verlaufenden und somit die Bahn querenden Radwege werden durch das Ausbauvorhaben nicht beeinträchtigt. Ein Konflikt ist hier nicht gegeben.
Durch die Verbreiterung der Trasse kommt es jedoch zum Verlust von bahnparallelen Gehölzen, die das Landschaftsbild strukturieren. Allerdings werden die von Vorbelastungen geprägten landschaftlichen Gegebenheiten durch das Vorhaben wenig verändert. Hinsichtlich der Sichtbeziehungen ist festzuhalten, dass eine erhebliche Beeinträchtigung von weiträumigen Sichtbeziehungen durch die Erhöhung vorhandener sowie den Neubau von Lärmschutzwänden nicht erfolgt. Die Lärmschutzwände stehen in Bereichen, die durch Bebauung und bereits vorhandene Lärmschutzwände geprägt sind, so dass weiträumige Sichtbeziehungen nicht betroffen sind bzw. sich nicht ändern. Da es sich um eine Erweiterung der bereits bestehenden Trasse handelt, verursacht das Vorhaben keine neuen Zerschneidungswirkungen.

B.3.2.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Unter Kulturgütern im Sinne des UVPG sind raumwirksame Ausdrucksformen der Entwicklung von Land und Leuten zu verstehen, die für die Geschichte des Menschen von Bedeutung sind. Dies können Flächen oder Objekte aus den Bereichen Denkmalschutz und Denkmalpflege, Naturschutz und Landschaftspflege sowie der Heimatpflege sein.

Unter sonstigen Sachgütern werden nur die nicht normativ geschützten, kulturell bedeutsamen Objekte und Nutzungen von kulturhistorischer Bedeutung sowie naturhistorisch bedeutsame Landschaftsteile und Objekte verstanden. Andere Schutzgüter mit primär wirtschaftlicher Bedeutung sind nicht Gegenstand der Untersuchung.

Nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG sind historisch gewachsene Kulturlandschaften, auch mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern, vor Verunstaltung, Zersiedelung und sonstigen Beeinträchtigungen zu bewahren.
Die Denkmalschutzgesetze der Länder schreiben den Schutz und die Erhaltung von

Kulturdenkmalen vor. Von dem Denkmalbegriff können sowohl Bau- wie Bodendenkmale, Einzeldenkmale, Flächendenkmale oder Ensembles erfasst sein.

Im Untersuchungsgebiet befindet sich die archäologische Fundstelle 1703 001. Zum Schutz der Fundstelle wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen. Darüber hinaus ist das ehemalige Bahnhofsgebäude in der Bahnhofsstr. 40 in der Denkmalliste Langenfeld eingetragen. Um die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen, wurde die Planung diesbezüglich während des Verfahrens (1. Deckblatt) angepasst. Auf die diesbezüglich ergangenen Entscheidungen (u.a. Stellungnahme der Stadt Langenfeld) wird verwiesen. Bedenken hinsichtlich des Schutzgutes bestehen daher nicht.

B.3.2.4 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen sind die zwischen den verschiedenen Schutzgütern auftretenden Wirkzusammenhänge und Abhängigkeiten. Die Benennung von Wechselwirkungen innerhalb der Aufzählung der Schutzgüter im UVPG ist als Ausdruck eines ganzheitlich-ökosystemaren Umweltbegriffs zu verstehen. Wechselwirkungen stehen dabei für die Dynamik (Prozesshaftigkeit) des Naturhaushaltes. Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind soweit wie möglich bereits bei der Auswahl der Schutzziele und Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Die Schutzgüter Luft und Klima zeigen mehr oder weniger deutliche Wirkungsbeziehungen zu anderen Schutzgütern des UVPG und hier insbesondere zum Schutzgut Menschen. Die konkreten Ausprägungen von Luft und Klima sind wesentliche Voraussetzungen für das physische und psychische Wohlbefinden des Menschen sowohl im besiedelten Bereich als auch in der freien Landschaft. Die Qualität des Klimas und der Luft bedingt die Eignung bestimmter Gebiete für ganz spezielle Nutzungen des Menschen, wie z.B. die Wohn- und Erholungsnutzung. Planungsrelevant für die Schutzgüter Luft und Klima sind in der Regel lokalklimatische und lufthygienische Verhältnisse. Für diese stellen großklimatische Gegebenheiten zwar die Rahmenbedingungen, hinsichtlich der Beurteilung von Umweltauswirkungen sind sie jedoch von eher untergeordneter Bedeutung, weil großklimatische Vorgänge durch Eisenbahnprojekte in der Regel nicht in grundlegender Weise gestört werden. Aber auch die örtlichen Ausprägungen des Klimas und der Luft werden durch das Projekt nicht wesentlich verändert. Vielmehr kann eine Verbesserung des Angebots an öffentlichen Verkehrsleistungen und der damit einhergehenden Abnahme des Individualverkehrs zur Verbesserung der

Luftqualität und zur Verminderung von Klimaveränderungen beitragen. Generell schaffen die Wechselwirkungen der abiotischen Standortfaktoren Boden und Grundwasser mit den klimatischen Standortverhältnissen die Voraussetzung für die Ansiedlung von Pflanzen und Tieren. Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt zu dem Schutzgut Boden beziehen sich hauptsächlich auf die bau- und anlagebedingt in Anspruch genommenen Flächen im direkten Baubereich der Bahnstrecken. Dort wo bau- und anlagebedingt die Biotope und damit die Lebensräume für Tiere und Pflanzen in Anspruch genommen werden, werden zumindest zeitweise auch jegliche Funktionen des Bodens unterbunden. Die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und der Baustraßen können im Anschluss an eine Renaturierung mit den alten Bodenfunktionen wieder hergestellt werden und somit auch erneut Standorte für Pflanzen und Tiere werden, auf denen sich die biologischen Vielfalt wieder entwickeln kann.

Durch die Versiegelung von Flächen kann es zum vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen kommen. Darüber hinaus stellt eine versiegelte Fläche auch eine Belastungsfläche für das Schutzgut Klima und Luft dar. Durch die Versiegelung von Flächen wird der Oberflächenwasserabfluss vergrößert und die Grundwasserneubildung verringert. Da weit überwiegend Flächen mit bestehenden baulichen Anlagen in Anspruch genommen werden, kommt es zu keinen zusätzlichen relevanten Wechselwirkungen. Die bestehenden Beeinträchtigungen der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern können nicht weiter vermindert werden.

B.3.2.5 Zusammenfassung

Die Erweiterung der bestehenden Infrastruktur nach Westen trägt wesentlich zu einer Vermeidung und Verminderung von neuen Risiken und zusätzlichen Umweltauswirkungen in diesem Planfeststellungsabschnitt bei.

Durch die Nullvariante könnten die untersuchten Auswirkungen auf die Schutzgüter vermieden werden; sie würde jedoch keine Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Schienenpersonenverkehr schaffen, um der zu erwartenden Erhöhung des bereits heute erheblichen Individualverkehrs zu begegnen.

Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens sind vorwiegend bau- und anlagebedingt infolge der Erweiterung der bestehenden Bahnanlage.

Ein Hauptproblem des Vorhabens in den von den Bahnstrecken durchquerten Siedlungsbereichen ist die Änderung der Immissionssituation hinsichtlich des Lärms. Durch die Lage im dichtbesiedelten großstädtischen Raum bestehen jedoch bereits Vorbelastungen durch Lärm im Umfeld von Verkehrswegen sowie von Gewerbe- und Industrieflächen.

Durch den Baustellenverkehr und die Bautätigkeit kommt es zu bauzeitlichen Lärm- und Staubbelastungen in den Siedlungsbereichen sowie in den für die Naherholung bedeutsamen Bereichen. Diese Belastungen wirken aber nur vorübergehend und werden soweit wie möglich vermindert.
Zum Schutz der Bevölkerung vor den Immissionen durch Schienenverkehrslärm wurden von der Antragstellerin umfassende aktive Schallschutzmaßnahmen beantragt. Für die verbleibenden Schutzfälle besteht darüber hinaus dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Da durch die Verlagerung von Individualverkehr auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel Schiene eine Minderung von Schadstoffemissionen zu erwarten ist und der Streckenausbau die Mobilität der Bevölkerung verbessert, kann die Maßnahme als umweltverträglich eingestuft werden.

Insgesamt gesehen können die durch die Umsetzung des Vorhabens entstehenden Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser, Luft und Klima sowie Landschaft bei Umsetzung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen als im naturschutzrechtlichen Sinne beherrschbar angesehen werden. Wenn auch eine vollständige Kompensation im naturwissenschaftlichen Sinne nicht möglich ist, so sind doch durch die Maßnahmen im Bereich des Naturschutzes und der Landschaftspflege die Anforderungen an eine Kompensation des Eingriffs im naturschutzrechtlichen Sinne erfüllt. Die nach Umsetzung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind ausreichend genau bewertet und auch die Kompensationsmaßnahmen können im notwendigen Umfang festgelegt werden.

Nach Abwägung der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter des UVPG und deren Wechselbeziehungen untereinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben keine Gefahr nicht abschätzbarer bzw. nicht beherrschbarer Risiken birgt und dass somit die Umweltverträglichkeit des Projekts im vorliegenden Planungsabschnitt hinreichend gesichert ist.

B.3.3 Auswirkungen auf die Umwelt durch das Gesamtprojekt RRX

Schutzgut Menschen

Die zu erwartenden Auswirkungen auf Menschen entstehen zum größten Teil durch betriebsbedingte Zunahmen des Lärms und der Erschütterungen in Siedlungsgebieten. In den Bereichen mit immissionsschutzrechtlich relevanten Baumaßnahmen an den Schienenwegen soll die Verkehrslärmbelastung vorrangig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen vermindert und die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sichergestellt werden. Wenn dieses Schutzziel aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht oder nicht ausreichend verwirklicht werden kann, besteht ein Anspruch auf Erstattung der Aufwendung für passive Schallschutzmaßnahmen und ggf. Entschädigung für danach noch verbleibende Beeinträchtigungen. In den Bereichen ohne immissionsschutzrechtlich relevante bauliche Eingriffe in die bestehenden Schienenwege soll die Verkehrslärmbelastung auf den Zustand zurückgeführt werden, der ohne das Bauvorhaben bestünde. Die Erhöhung der Lärmbelastung, die oberhalb der Beurteilungspegel liegt, die eine Gesundheitsgefährdung oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums bewirken, wird durch Vorkehrungen des aktiven oder passiven Lärmschutzes zurückgenommen. Hier kann zwar nicht die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gefordert werden, wohl aber die Vermeidung einer grundrechtsbeeinträchtigenden Verschlechterung der bestehenden Immissionssituation. Darüber hinaus kann es durch den Baustellenverkehr und die Bautätigkeit auf der Baustelle zu Lärm- und Staubbelastungen in den Siedlungsbereichen und in den für die Naherholung bedeutsamen Grünflächen kommen. Durch eine optimierte Bauablaufplanung und Schutzvorkehrungen werden die temporären Belastungen aus dem Baubetrieb so weit wie möglich verringert.

Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Für Pflanzen und Tiere sind Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen vor allem durch den Verlust von Lebensräumen entlang der bestehenden und auszubauenden Bahnstrecken zu erwarten. Die Konflikte entstehen durch den dauerhaften Verlust und durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Biotopflächen und deren Funktionen für Tiere und Pflanzen. Betroffen sind beim Schutzgut Pflanzen vor allem Hecken, Gebüsche, Baumgruppen, ruderale Hochstaudenfluren und Grünland, beim Schutzgut Tiere vor allem Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Tagfalter, Heuschrecken und Wildbienen. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch die

Baumaßnahmen werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kompensiert, um die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe wiederherzustellen. Aufgrund der landschaftlichen und ökologischen Besonderheiten der städtischen Ballungsräume, die von dem Vorhaben betroffen sind, können die Kompensationsmaßnahmen nur unvollständig in Eingriffsnähe umgesetzt werden, so dass ergänzend auch gebündelte Maßnahmen in weiter entfernten Bereichen durchgeführt werden müssen.

Schutzgut Boden

Die Beeinträchtigung von Böden entsteht durch die temporäre Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen sowie durch die dauerhafte Errichtung der Betriebsanlagen. Teilweise werden im Bereich der bestehenden Bahnanlagen Altlastenverdachtsflächen durch die Baumaßnahmen berührt. Naturnahe und schutzwürdige Böden werden durch die Bündelung der neuen Betriebsanlagen mit den alten, insbesondere wegen der Parallelführung der neuen und alten Gleisanlagen, kaum betroffen. Belasteter Bodenaushub wird ordnungsgemäß entsorgt und eventuell im Boden verbleibende Altlasten gesichert.

Schutzgut Wasser

Anlagebedingt kommt es zu Neuversiegelungen, die die Wassergewinnungsfähigkeit beeinträchtigen. Auswirkungen auf Oberflächengewässer durch neue Überbauungen und Querungen bleiben gering, weil die zu querenden Oberflächengewässer durch vorhandene Überführungsbauwerke vorbelastet sind. Beeinträchtigungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer während der Bauzeit werden soweit wie möglich durch Schutzvorkehrungen vermindert.

Schutzgüter Luft und Klima

Die neuen Bahnanlagen können zusammen mit dem Verlust bahnbegleitender Gehölze lokalklimatisch zu einer Aufheizung der Luft und die Errichtung von Lärmschutzwänden zu einer Reduzierung des Luftaustausches führen. Wegen der erheblichen Vorbelastungen des Ballungsraumes durch die vorhandene Infrastruktur sind grundlegende Veränderungen des Lokalklimas nicht zu erwarten. Eine Zunahme der Luftbelastungen durch den erhöhten Bahnverkehr wird wegen der damit verbundenen Abnahme des Kraftfahrzeugverkehrs ebenfalls nicht erwartet. Der

Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs gilt allgemein als eine Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität und unterstützt die Luftreinhaltepläne der Kommunen.

Schutzgut Landschaft

Das Ausbauvorhaben stellt aufgrund der Vorbelastung durch die vorhandenen Bahntrassen keine relevante Beeinträchtigung für das Landschaftsbild oder die Erholungseignung dar. Soweit Gleise neu gebaut werden, schließen diese an die bestehenden Schienenwege an. Eine Neuzerschneidung der Landschaft und eine Verinselung von Biotoptypen können vermieden werden. In geringem Umfang kommt es zum Verlust von abschirmenden Gehölzen entlang der Bahntrasse. Die verdeckende Wirkung vorhandener Gehölze geht meist nur vorübergehend verloren und kann durch neue Bepflanzung wieder hergestellt werden.

Gesamturteil

An Hand der vorliegenden Unterlagen ist festzustellen, dass der Verwirklichung dieses Gesamtvorhabens auch unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 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]).

Gesetzliche Ziele sind dabei alle im Rahmen des Fachplanungsgesetzes zulässigerweise verfolgbaren Ziele. Die Planrechtfertigung ist deshalb eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.06.1971 - 4 C 64/70, BVerwGE 38, 152 [157]).

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.

Regelmäßig finden Eisenbahnplanvorhaben den Grund ihrer Erforderlichkeit und damit ihre Rechtfertigung in dem Verkehrsinteresse an einer bedarfsgerechten Vorhaltung von Eisenbahnbeförderungsleistungen überhaupt. Für die nähere Bestimmung ist zunächst die örtliche Lage von Verkehrsquellen und -zielen, insbesondere von Wohn-, Wirtschafts-, Verwaltungszentren maßgebend. Die Alternativen der Bedarfsdeckung werden in räumlicher Hinsicht ferner bestimmt durch topographische und geographische Bedingungen der Streckenführung (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.04.1977 - 4 C 100/74).

Die Verdichtungsgebiete in Nordrhein-Westfalen sind durch Orts-, Regional- und großräumigen Verkehr hochgradig belastet. Eine Verbesserung wird durch den Ausbau des Bahnnetzes und die Verbesserung der Leistungsfähigkeit für den Personenfernverkehr, Regional- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr erreicht. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und -organisation ist Voraussetzung für die Erschließung des Raums und die Verbindung zwischen den Orten und Regionen.

Maßgebend sind auch Verkehrsinteressen mit Bezug auf andere Verkehrsträger. Als Rechtfertigungsgründe für Eisenbahnplanvorhaben gelten die im Vergleich zum Straßenverkehr geringere Umweltbelastung durch die Eisenbahn, die bessere Energieausnutzung und die Verbesserung der Attraktivität des Eisenbahnverkehrs durch kurze Beförderungszeiten und hohen Beförderungskomfort und durch Verkürzung der Fahrstrecken, denen gegenüber Einzelheiten der Kosten-Nutzen-Relation unberücksichtigt bleiben können (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.07.1990, 4 C 26/87) sowie die Vermehrung der Beförderungskapazität im Interesse einer Reduktion des Individualverkehrs als wichtige, etwa für S-Bahn-Vorhaben bereits für

sich ausreichende Gründe für die Rechtfertigung der Planung neuer Schnellbahntrassen (vgl. VGH München, Urteil vom 21.02.1995, 20 A 93.40080).

Diese Rechtfertigungsgründe kann das planfestgestellte Bauvorhaben für sich beanspruchen. Vorteile liegen in der Verringerung der Reisezeit, der Taktverdichtung und der Bereitstellung eines neuen Verkehrssystems, das sich durch hohes Beschleunigungsvermögen und große Fahrgastkapazität auszeichnet.

Verkehrliche Zielsetzung des Vorhabens ist die Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den schienengebundenen Personenverkehr. Der Rhein-Ruhr-Express soll weitgehend ohne Beeinträchtigung durch andere Zugsysteme verkehren und mit attraktiven Reisezeiten die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden. Das Verkehrskonzept umfasst sechs Linien, die jeweils im Stundentakt verkehren und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen. Auf der Kernstrecke zwischen Dortmund und Köln Messe/Deutz werden vier Linien zu einem 15 Minuten-Takt gebündelt, die dann einen Fahrzeitgewinn von 5 Minuten gegenüber dem heutigen Fahrplan erreichen. Das Angebot wird auf der Kernstrecke zwischen Düsseldorf und Duisburg durch zwei weitere RRX-Linien je Stunde ergänzt.

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. Das Vorhaben ist im Investitionsrahmenplan (IRP) des Bundes enthalten. Teilmaßnahmen des Gesamtvorhabens sind im Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) bzw. des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) enthalten. Im Übrigen ist die Art der Finanzierung eines Vorhabens weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Über die genannten Aspekte hinaus ist der Planfeststellungsabschnitt Bestandteil des Gesamtvorhabens Rhein-Ruhr-Express, das im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes – Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSchwAG) als

neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs (lfd. Nr. 17 des Abschnitts 2) ausgewiesen ist. Der Bedarfsplan stellt verbindlich den Bedarf für die darin aufgelisteten Vorhaben fest. An diese gesetzliche Bedarfsfeststellung ist die Planfeststellungsbehörde gebunden (§ 1 Abs. 2 BSchwAG). Die gesetzliche Bedarfsfeststellung hat darüber hinaus Bedeutung für das Gewicht des für ein Vorhaben sprechenden Bedarfs in der Abwägung.

Ziel der Bewertung im Bedarfsplan ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher zu untersuchender Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen (vgl. BVerwGE 104, 236 [249]). Der Gesetzgeber hat mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege verbindlich für die Planfeststellung das öffentliche Interesse am Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Rhein-Ruhr-Express festgelegt. Die Planung dient dem Allgemeinwohlinteresse an einem attraktiven Verkehrsangebot auf der Schiene und ist nach § 1 Abs. 2 BSchwAG im Sinne des Fachplanungsrechts vernünftigerweise geboten. Bei seiner Entscheidung für die Aufnahme des Vorhabens Rhein-Ruhr-Express hat sich der Gesetzgeber von dem Ziel leiten lassen, dass der Ausbau für den Rhein-Ruhr-Express dazu beitragen soll, dass das Regional- und Fernbahnnetz in der Region Rhein-Ruhr zu einer erhöhten Funktionstüchtigkeit geführt wird und die Verkehrsanbindungen eine deutliche Attraktivitätssteigerung erfahren. In den Planfeststellungsbeschlüssen der einzelnen Planfeststellungsabschnitte ist daher nur noch über die nähere bauliche Art und Weise des Gesetzesvollzugs zu entscheiden. Soweit in einzelnen Einwendungen die Finanzierbarkeit oder die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens infrage gestellt wurden, kann dem nicht gefolgt werden. Zwar dürfte die Planfeststellungsbehörde die mangelnde Finanzierbarkeit eines Vorhabens als der Verwirklichung des Vorhabens entgegenstehender Aspekt nicht ignorieren (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999 - 4 A 12/98, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154, S. 31). Allerdings ist die Finanzierung des Vorhabens als gesichert anzusehen. Schon aufgrund der Ausweisung des Gesamtvorhabens im Bedarfsplan fehlt es weder an der mangelnden Finanzierbarkeit des Vorhabens, noch besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Anlass, das geplante Vorhaben volkswirtschaftlich infrage zu stellen. Im Übrigen ist die Art der Finanzierung eines Vorhabens weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Für das Abweichen von Soll-Regelungen (nach Ril 800.0130) wurde eine entsprechende Nebenbestimmung (s.o.) in den Planfeststellungsbeschluss

aufgenommen. Eine Unternehmensinterne Genehmigung ist für die Abweichung nicht erforderlich.

B.4.3 VV BAU und VV BAU-STE und VV IST

Nicht regelungsbedürftig sind im Allgemeinen Fragen der Bauausführung, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Regelwerke sichergestellt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 - 11 A 5/96, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 44 = NVwZ-RR 1998,, 92). Zum Abwägungsmaterial gehört die Bauausführung deswegen nur dann, wenn sie geeignet ist, auf die planerische Entscheidung unmittelbar durchzuschlagen (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2002 - 4 A 22/01, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 169 = NVwZ 2002, 292; Beschluss vom 26.11.1991 - 7 C 16/89, Buchholz 451.22 AbfG Nr. 45 = NVwZ 1992, 787 [788]).

Abweichungen vom gültigen technischen Regelwerk, über die in B.4.2 angesprochenen Abweichungen hinaus, sind bei der Detailierung der fachplanerischen Genehmigungsunterlagen nicht erkennbar.

B.4.4 Abschnittsbildung

Ein Instrument der planerischen Problembewältigung ist die Abschnittsbildung. Mit ihr wird ein komplexes Großvorhaben in einzelne Vorhaben aufgeteilt, für die gesonderte Planfeststellungs- und auch Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden. Hauptanwendungsfall im Eisenbahnrecht ist die Aufteilung einer Neubau- oder Ausbaustrecke in räumlich abgegrenzte Planfeststellungabschnitte. Diese Abschnittsbildung ist häufig unerlässlich, damit die Planung praktikabel und effektiv gehandhabt werden kann. Die Abschnittsbildung kann aber zugleich Folge eines Ausbaukonzeptes sein, das auf eine zeitlich schrittweise Realisierung des Gesamtvorhabens ausgerichtet ist (Vallendar in: Beck‘ scher AEG-Kommentar, 2006, Rn. 144 zu § 18 AEG).

Für die Abschnittsbildung gilt die planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers. Dementsprechend sind im Einzelfall sehr unterschiedliche Lösungen statthaft, soweit sie auf sachlich vertretbaren Erwägungen beruhen. Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem Bescheid entschieden wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.09.1988 - 7 C 3/86, BVerwGE 80, 207 [215]; Urteil vom 11.07.2001 - 11 C 14/00, BVerwGE 114, 364 [372]). Anerkannt ist z.B., dass die

Landes- oder Gemeindegrenzen als Grenzen für Planfeststellungsabschnitte gewählt werden können (vgl. BVerwG, Gerichtsbescheid vom 03.07.1996 - 11 A 64/95, NuR 1997, 190). Ebenso kann es aber zweckmäßig sein, den Planfeststellungsabschnitt abweichend von den politischen Grenzen mit dem Bebauungszusammenhang enden zu lassen. Anknüpfungspunkt für die Abschnittsbildung können auch naturräumliche Gegebenheiten (Beginn eines Geländeeinschnitts, Querung eines Wasserlaufs usw.) sein. Im Einzelfall können selbst einzelne Bauwerke (eine Brücke, ein Stellwerk, ein Tunnel usw.) zulässigerweise einen selbständigen Abschnitt bilden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 02.02.1996 - 4 A 42/95, UPR 1996, 235; Vallendar in: Beck‘ scher AEG-Kommentar, 2006, Rn. 146 zu § 18 AEG).

Prüfungsgegenstand ist für die Planfeststellungsbehörde zunächst nur der durch den Antrag des Vorhabenträgers zur Entscheidung gestellte Teilabschnitt. Die Planung muss in diesem Abschnitt dem Abwägungsgebot genügen. So muss etwa die Planung in jedem Abschnitt dem Einwand standhalten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zu Grunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig sei (vgl. BVerwG, Beschluss vom 02.11.1992 - 4 B 205/92, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 92; Gerichtsbescheid vom 03.07.1996 - 11 A 64/95, NuR 1997, 190). Wegen des Grundsatzes der Konfliktbewältigung, der es verbietet, Probleme ungelöst zu lassen, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, dürfen die Folgen für die weitere Planung nicht gänzlich ausgeblendet werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997 - 4 C 5/96, BVerwGE 104, 236 [243]; Urteil vom 27.10.2000 - 4 A 18/99, BVerwGE 112, 140 [insoweit nicht abgedruckt] = NVwZ 2001, 673; Urteil vom 31.01.2002 - 4 A 15/01, DVBl. 2002, 990 [insoweit nicht abgedruckt]). Der Blick auf das Gesamtvorhaben wird deswegen durch das von der Rechtsprechung entwickelte Erfordernis einer Vorschau nach Art eines „vorläufig positiven Gesamturteils“ eröffnet. Ein Teilabschnitt darf nur dann zugelassen werden, wenn der späteren Zulassung des Gesamtvorhabens keine unüberwindbaren Hindernisse gegenüberstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995 - 4 C 4/94, BVerwGE 98, 339 [366]; Urteil vom 28.02.1996 - 4 A 27/95, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 110, 84; Urteil vom 19.05.1998 - 4 A 9/97, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 139, 267; Urteil vom 11.07.2001 - 11 C 14/00, BVerwGE 114, 364 [368 f.]). Das gilt auch hinsichtlich des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit (Vallendar in: Beck‘ scher AEG-Kommentar, 2006, Rn. 149 zu § 18 AEG).

Die Abgrenzung wurde sowohl auf die Grenzen zwischen Gebietskörperschaften als auch nach verfahrens-, verkehrs- und bautechnischen Gesichtspunkten ausgerichtet:

- weitgehende Berücksichtigung von Gemeinde- bzw. Verwaltungsgrenzen
- Vermeidung von Abschnittsgrenzen, die Zwangspunkte hinsichtlich möglicher Planungsvarianten angrenzender Abschnitte sein könnten
- Erhaltung der Möglichkeit, für den Teilabschnitt die Abwägung unter Berücksichtigung der Gesamtplanung sachgerecht vornehmen zu können.

Planfeststellungsabschnitte des Gesamtvorhabens

Das Gesamtvorhaben ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung, der Streckenlänge und besonderer örtlicher Verhältnisse in sechs Planfeststellungsbereiche und diese wiederum in einzelne Planfeststellungsabschnitte (PFA) eingeteilt:

Planfeststellungsbereich 1 Köln-Mülheim - Langenfeld-Berghausen
PFA 1.1 Köln-Mülheim Gbf - Köln-Stammheim
PFA 1.2 Leverkusen Chempark - Leverkusen-Küppersteg
PFA 1.3 Leverkusen-Rheindorf - Langenfeld-Berghausen

Planfeststellungsbereich 2 Düsseldorf-Hellerhof – Düsseldorf Wehrhahn
PFA 2.0 Düsseldorf-Hellerhof – Düsseldorf-Reisholz
PFA 2.1 Düsseldorf-Reisholz – Düsseldorf Wehrhahn

Planfeststellungsbereich 3 Düsseldorf Wehrhahn - Duisburg Abzweig Kaiserberg
PFA 3.0 Düsseldorf Wehrhahn - Düsseldorf-Unterrath
PFA 3.0a Düsseldorf-Unterrath – Düsseldorf-Kalkum
PFA 3.1 Düsseldorf-Kalkum – Düsseldorf-Angermund
PFA 3.2 Düsseldorf-Angermund – Duisburg Schlenk
PFA 3.2a Duisburg Schlenk – Duisburg Hbf
PFA 3.3 Duisburg Hbf - Abzweig Duisburg Kaiserberg

Planfeststellungsbereich 4 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Mülheim (Ruhr) Heißen
PFA 4.0 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Mülheim (Ruhr)-Heißen

Planfeststellungsbereich 5 Essen - Bochum

PFA 5.0a Stadtgebiet Essen
PFA 5b Stadtgebiet Bochum

Planfeststellungsbereich 6 Stadtgrenze Bochum/Dortmund – Dortmund Betriebsbahnhof
PFA 6.0 Stadtgrenze Bochum/Dortmund – Dortmund Betriebsbahnhof

Planfeststellungsabschnitt 1.3

Der Planfeststellungsabschnitt 1.3 verläuft auf dem Gebiet der Stadt Langenfeld im Kreis Mettmann. Im Planfeststellungsabschnitt 1.3 verlaufen die bestehenden DB-Strecken:

2650 von Köln Messe/Deutz bis Hamm (Westf) Fernbahn
2670 von Köln Hbf bis Duisburg Hbf S-Bahn

Der PFA 1.3 beginnt in Kilometer 17,1 und endet in Kilometer 24,050 (Strecke 2650) und hat eine Länge von 6.950 Metern. Alle Kilometerangaben, sofern nicht ausdrücklich anders beschrieben, beziehen sich auf die Strecke 2650 aufsteigend von Köln nach Düsseldorf.

B.4.5 Variantenentscheidung

B.4.5.1 Vorbemerkung

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist als System von beschleunigten Regionalzügen geplant, das in der Metropolregion Rhein-Ruhr als Regionalverkehrsangebot mit gehobener Ausstattung zwischen dem Regionalexpress und den Produkten des Fernverkehrs angesiedelt ist. Der Kernbereich des Projektes liegt im Ausbau der Strecke Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund.

Als Vorhaben mit überregionaler Bedeutung wird der notwendige Ausbau von Strecken und Bahnhöfen für den RRX im Wesentlichen mit Bundesmitteln finanziert. Die Deutsche Bahn AG begann 2009 mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, ab 2011 startete die Planfeststellung für die einzelnen Abschnitte.

Nach dem Verzicht auf die projektierte Magnetschwebebahn Metrorapid zwischen Dortmund und Düsseldorf hat die Landesregierung gemeinsam mit der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG den RRX als innovatives Verkehrssystem in der Rad/Schiene-Technik entwickelt. Der Bund hat im Herbst 2006 dazu eine Realisierungsstudie vorgelegt und anerkannt, den RRX als Infrastrukturprojekt des Bundes zu finanzieren.

B.4.5.2 Varianten Gesamtvorhaben

Zur Sammlung des Abwägungsmaterials gehört die Ermittlung etwaiger Planungsalternativen. Die Auswahl zwischen verschiedenen Alternativen setzt dagegen bereits eine Gewichtung 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 (etwa Trassenvarianten) dann in den Blick zu nehmen, wenn sie sich ernsthaft anbieten.

Als Variante zu der vorliegenden Planung kommt lediglich eine Nullvariante, also der Verzicht auf den Ausbau des Schienenkorridors Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund in Betracht. Eine Verbindung dieser Städte durch den Ausbau- oder Neubau anderer Schienenwege (großräumige Variante) ist nicht möglich, da einzig die bestehende auszubauende Strecke die Hauptbahnhöfe dieser Städte verbindet. Die Variante in Gestalt der vorgelegten Planung beruht auf der weitgehenden Nutzung bestehender Infrastruktur sowie auf deren Modernisierung.

B.4.5.3 Variantenentscheidung Gesamtvorhaben

Der vorgelegten Planung ist gegenüber der Nullvariante der Vorzug zu geben.

Im Falle der Nichtrealisierung des Projektes könnte ein wesentliches verkehrspolitisches Ziel, nämlich die Verlagerung von Personenverkehr von der Straße auf die Schiene, nicht realisiert werden. In Nordrhein-Westfalen befindet sich auf 10% der Fläche des gesamten Bundesgebietes ca. 20% des bundesdeutschen Kraftfahrzeugbestandes. Entsprechend hoch ist die verkehrliche Belastung der Landes- und Bundesstraßen sowie der Bundesautobahnen im hochverdichteten Rhein-Ruhr-Gebiet.

Durch die Nullvariante würde der in der vorgelegten Planung beschriebene Eingriff in die verschiedenen Schutzgüter vermieden. Sie stellt jedoch keine Verbesserung des heutigen Angebotes dar und verhindert eine vorrausschauende Anpassung des Schienenpersonennahverkehrs an das Entwicklungspotential des Rhein-Ruhr-Raumes. Der Nichtausbau bedeutet den Erhalt des bestehenden Zustandes unter Nichtberücksichtigung der Belastungen aus einem zukünftig weiter wachsenden Individualverkehr.

Die vorliegende Planung trägt der prognostizierten Aufkommenssteigerung im öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen Rechnung und erlaubt die Verringerung des Ausbaubedarfs durch eine effektivere Streckenführung innerhalb der bestehenden Korridore. Ferner wird im Wesentlichen auf bestehende Schienenwege und Personenbahnhöfe zurückgegriffen. Damit wird eine optimale Einbindung in das bestehende Verkehrssystem erreicht.

Die vorliegende Planung bietet damit insgesamt gegenüber der Nullvariante erhebliche Vorteile. Sie wird zudem von den in der Vorbemerkung genannten verkehrspolitischen Entscheidungen getragen.

B.4.5.4 Variante PFA 1.3

Im PFA 1.3 wurde alternativ zur Anordnung des vierten Gleises auf der Westseite der bestehenden Trasse die Anordnung auf der Ostseite untersucht.

B.4.5.5 Variantenentscheidung PFA 1.3

Der Vergleich der Vorzugsvariante (Gleis auf der Westseite) mit der alternativen Gleisanordnung auf der Ostseite ergab, dass es bei der Alternative keine Vorteile bei der Inanspruchnahme von Grundstücken geben würde. Bei der Untersuchung wurde jedoch festgestellt, dass die zweimalige Verschwenkung von vier Gleisen betrieblich ein großer Nachteil wäre. Weiter wurde festgestellt, dass im Bahnhof Langenfeld das zusätzliche Gleis und das Überholgleis nur an der Westseite angelegt werden können. Bei einer Anordnung an der Ostseite wären zusätzliche Flächeninanspruchnahmen erforderlich und das ehemalige Empfangsgebäude des

Bahnhofs Langenfeld, welches denkmalgeschützt ist, müsste abgerissen werden. Am Nordkopf des Bahnhofs müssten dann wiederum vier Gleise verzogen werden, da die Strecke 2670 nördlich von Langenfeld zweigleisig auf der Westseite verläuft.

Die vorliegende Planung bietet daher gegenüber der Alternative erhebliche Vorteile.

Hinsichtlich der Verlegung der Ferngasleitung wird auf die Entscheidungen zu den Einwendungen der hiervon Betroffenen verwiesen.

B.4.6 Raumordnung und Landesplanung

Zwar kennt die eisenbahnrechtliche Fachplanung im Unterschied zur straßenrechtlichen kein Linienbestimmungsverfahren für ihre Vorhaben. Wichtigste fachplanerische Vorgabe für die Planfeststellung ist die Bedarfsfeststellung im Bundesschienenwegeausbaugesetz. Allerdings können auch bei der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung aus den Instrumenten der Raumordnung Bindungswirkungen erwachsen. Das Raumplanungsrecht umfasst eine Abfolge von Planungsentscheidungen mit fortschreitender Verdichtung der Regelungen auf Landes- und Regionalebene, bis hin zu konkreten Festlegungen auf Gemeindeebene. In dieser Planungshierarchie kommt jeder einzelnen Planungsstufe die Aufgabe zu, die verschiedenen Fachinteressen, die auf dieser Stufe zusammentreffen, zu koordinieren. Die Planfeststellungsbehörde hat die Prüfung, ob das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht (vgl. BVerwGE 56, 110 [122]; BVerwGE 75, 214 [223]), mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass Ziele der Raumordnung im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen anderer öffentlicher Stellen sind nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ROG Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Das gilt gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 ROG entsprechend für die überwiegend mit öffentlichen Mitteln finanzierten Planungen von Eisenbahnbetriebsanlagen der Vorhabenträgerinnen DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH, die privatrechtlich organisiert sind. Auch nach der weitgehenden Privatisierung des Eisenbahnwesens dienen der Bau und die Erhaltung einer möglichst flächendeckenden und leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur dem öffentlichen Interesse, was insbesondere aus Art. 87e Abs. 4 Satz 1 GG deutlich wird, nach dem u.a. auch die Vorhaltung einer solchen

Eisenbahninfrastruktur ausdrücklich dem Wohl der Allgemeinheit zugeordnet ist. Das Vorhaben erfüllt sämtliche im Abschnitt 8.1 „Verkehr und Transport“ des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) beschriebenen Ziele und Grundsätze, die den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen betreffen:

Siedlungs- und Verkehrsplanung beeinflussen sich gegenseitig bzw. sind voneinander abhängig. Die Verkehrsplanung führt einerseits zur Aufwertung von Siedlungsbereichen durch Verbesserung ihrer Erreichbarkeit, andererseits verursacht Verkehr auch Störwirkungen innerhalb und außerhalb von Siedlungsbereichen. Mit der verbesserten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung soll eine Verminderung der Flächeninanspruchnahme und der Verkehrsbelastung sowie eine Vermeidung von zusätzlichem Verkehr und eine Einsparung von Infrastrukturfolgekosten erreicht werden. Der Ausbau vorhandener Verkehrswege bzw. ihrer Kapazitäten hat Vorrang gegenüber Neuplanungen, um die Flächeninanspruchnahme im Freiraum zu reduzieren. Die Bindung der Verkehrstrassensicherung an den Bedarf soll die Raumnutzungskonflikte und die Umweltbelastungen, die mit neuen Trassen verbunden sind, minimieren. Mit der Bündelung der Verkehrsinfrastrukturen in einer Trasse soll eine weitere Zerschneidung des Landschaftsraumes vermieden werden. Der Bedarf für neue Trassen ist von der Fachplanung bzw. von den Vorhabenträgern zu definieren. Dies geschieht z.B. in den verkehrlichen Bedarfsplänen des Bundes und des Landes. Um Zentralität, Erreichbarkeit und Versorgungsfunktionen der Mittel- und Oberzentren zu erhalten, benötigen sie eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Dies soll bevorzugt durch den Schienenverkehr erfolgen, kann aber auch, je nach örtlichen Verhältnissen in Mittelzentren, durch andere Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs hergestellt werden. Die Art der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsverbindungen richtet sich nach dem Potential. Die Verflechtungen innerhalb der Verdichtungsräume sind intensiv und führen zu einem hohen Bedarf an einem leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr sowohl zur Erschließung in der Fläche als auch in schnellen regionalen Verbindungen. Der Rhein-Ruhr-Express soll in Zukunft das Rückgrat des Schienenpersonenverkehrs in der Städteregion Rhein-Ruhr bilden und eine leistungsfähige Verbindung im größten europäischen Verdichtungsraum schaffen. Kernstrecke für den Rhein-Ruhr-Express bildet die Verbindung Dortmund - Bochum - Essen - Mülheim an der Ruhr - Duisburg - Düsseldorf - Köln, die über Zulaufstrecken mit den Endpunkten Münster, Minden, Flughafen Köln/Bonn, Koblenz, Emmerich und Aachen verbunden ist. Daneben entspricht das Vorhaben auch den

regionalplanerischen Zielen für den Schienen- und Linienverkehr, die insbesondere in den Abschnitten 3.3 „Schienenverkehr“ und 3.4 „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“ des Regionalplans (früher: Gebietsentwicklungsplan) für den Regierungsbezirk Düsseldorf beschrieben sind:

Das Vorhaben dient der Aufrechterhaltung und Verbesserung des Verkehrsangebots im Rhein-Ruhr-Korridor im regionalen schienengebundenen Personenverkehr. Der Rhein-Ruhr-Express ermöglicht den Transport einer großen Anzahl von Reisenden durch die Eisenbahn in ein Gebiet, das einen Schwerpunkt an Wohnungen, Arbeitsplätzen, Kultureinrichtungen und Freizeitangeboten darstellt. Im öffentlichen Personennahverkehr bestehen im Berufsverkehr Engpässe. Die Transportgeschwindigkeit wird erhöht, die Reisezeit verkürzt, der Beförderungskomfort verbessert, die Beförderungskapazität erweitert. Diese Planungsziele entsprechen auch dem Ziel des § 1 Abs. 1 AEG, wonach ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene gewährleistet werden soll.

B.4.7 Wasserhaushalt

B.4.7.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Rahmen der Konzentrationswirkung der Antragstellerin die Wasserrechtliche Erlaubnis (vgl. A.3.1) für die aus Anlage 2, 8 und 13 der Planfeststellungsunterlagen ersichtlichen Benutzungen erteilt.

B.4.7.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Nach § 5 Abs. 1 WHG wird jedermann verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden. Gemäß § 55 Abs. 2 WHG soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Die Vorschrift will

neueren Erkenntnissen der Niederschlagswasserbeseitigung Rechnung tragen, indem auf bebauten Flächen zu prüfen ist, ob im Einzelfall eine Versickerung oder Verrieselung vor Ort oder die Einleitung in ein Gewässer oder in eine Regenwasserkanalisation am zweckmäßigsten ist. Grundsätzlich ist damit eine von der kommunalen Abwasserkanalisation unabhängige Beseitigung des Niederschlagswassers zulässig. Voraussetzung ist dabei, dass das Niederschlagswasser nicht durch Vermischung mit Schmutzwasser oder auf andere Weise mit Schadstoffen belastet ist und deswegen eine umweltverträgliche Beseitigung außerhalb der gemeindlichen Anlagen möglich ist (vgl. Queitsch in NWVBl. 2006, 322). Zudem ist die dezentrale Beseitigung von (geringverschmutztem) Niederschlagswasser vielfach durch Ersparung notwendigen Einsatzes der kommunalen Entsorgungssysteme einfacher, entlastet die Kanalisation und kann bei Versickerung in das Grundwasser dazu beitragen, den Wasserabfluss in oberirdische Gewässer im Interesse des vorbeugenden Hochwasserschutzes zu verringern (vgl. Kollmann in WuB 1997, 11). Zugleich können die Versickerung oder Verrieselung zur Anreicherung des Grundwassers und damit zu einer Förderung des Bewirtschaftungszieles eines guten mengenmäßigen Zustands beitragen (vgl. Czychowski/Reinhardt, Kommentar zum WHG, § 55, Rn. 16 - 19). Eine Beseitigung von Niederschlagswasser in den vier von § 55 Abs. 2 WHG genannten Varianten ist nur zulässig, wenn eine gewässerschutzverträgliche Rückführung des Wassers in den Wasserkreislauf gewährleistet ist (vgl. Czychowski/Reinhardt, Kommentar zum WHG, § 55, Rn. 23).

Die Eisenbahntrasse quert die Wasserschutzzonen III A Langenfeld-Monheim, III B Langenfeld-Monheim und III A Leverkusen-Rheindorf. Neben der der Oberen und der Unteren Wasserbehörde haben sich auch die örtlichen Wasserwerke im Rahmen des Verfahrens geäußert. Aufgrund der Stellungnahmen ist eine umfassende Nebenbestimmung (vgl. A.4.3) zum Schutz vor negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden. Darüber hinaus wurden hinsichtlich der Versickerung von Niederschlagswasser bereits im Vorfeld der Beantragung Gespräche zwischen der Antragstellerin und den Behörden/Anlagenbetreibern geführt, so dass die Antragsunterlagen diese Abstimmungen bereits berücksichtigten. Das Eisenbahn-Bundesamt hat zum Schutz der Wasserwirtschaft auch eine entsprechende Auflage (vgl. A.3.1.1) in die Wasserrechtliche Erlaubnis aufgenommen. Hinsichtlich des Gewässerschutzes weist

das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass keine Baumaßnahmen in Gewässern stattfinden. Die bereits berücksichtigten Auflagen zum Schutz der Wasserwirtschaft dienen auch dem Schutz der unweit des Bauvorhabens liegenden Seen.

B.4.8 Natur- und Landschaftsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

Rechtsgrundlagen

§ 14 Abs. 1 BNatSchG definiert Eingriffe in Natur und Landschaft als Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie

- unvermeidbare Beeinträchtigungen zeitgleich mit der Realisierung des Vorhabens

-durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des

Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen.

Die Vorhabenträgerin hat gemäß § 17 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG bei einem Eingriff in Natur und Landschaft, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplanes vorgenommen werden soll, die nach § 17 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG erforderlichen Angaben im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte als Bestandteil des Fachplans darzustellen. Die nach § 17 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG erforderlichen Angaben für die Beurteilung des Eingriffs sind insbesondere solche über Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs, die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Im landschaftspflegerischen Begleitplan wird auf Grundlage des BNatSchG und des Gesetzes zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz – LnatSchG NRW) die Gesamtheit der aus dem Vorhaben entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst, beschrieben und bewertet.

Im Untersuchungsgebiet sind keine Schutzgebiete vom Eingriff betroffen. Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. § 62 LG NRW sind im Untersuchungsgebiet ebenfalls nicht vorhanden.

Angrenzend an die Bahntrasse kommt es jedoch durch Baustraßen, Baustreifen und Baustelleneinrichtungsflächen sowie durch den anlagebedingten Ausbau zu einem Verlust von Biotopen mit hoher Bedeutung bzw. besonderer Empfindlichkeit. Bei den betroffenen Biotopen handelt es sich im Untersuchungsgebiet ausschließlich um Gehölze. Bau- und anlagebedingte Gehölzverluste entstehen hauptsächlich auf der Westseite der Bahntrasse, da der Ausbau grundsätzlich einseitig in diese Richtung erfolgt. Auch Biotoptypen von allgemeiner Bedeutung gehen durch Baustraßen, Baustreifen und Baustelleneinrichtungsflächen sowie durch den anlagebedingten Ausbau verloren. Bei den betroffenen Biotoptypen mittlerer Bedeutung handelt es sich um Gehölze, Grünländer und Ruderalfluren sowie unbefestigte Verkehrsflächen. Betroffen ist aufgrund des grundsätzlich einseitigen Ausbaus wiederum hauptsächlich die Westseite der Bahntrasse. Auf der Ostseite der Bahntrasse sind Biotoptypen

allgemeiner Bedeutung im Bereich von Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen betroffen, die für die Erneuerung bzw. den Neubau von Lärmschutzwänden benötigt werden. Während die Flächeninanspruchnahme auf der Ostseite weitestgehend temporär ist, ist auf der Westseite nahezu entlang des gesamten Ausbaubereichs ein dauerhafter Verlust von Biotoptypen mittlerer Bedeutung zu verzeichnen.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan wurden umfangreiche Vermeidungs-, Minderungsmaßnahmen, Ausgleichs-, Ersatzmaßnahmen und Gestaltungsmaßnahmen dargestellt.
Zur Überprüfung des Umfanges der Maßnahmen wurde die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ zugrunde gelegt. Auf der Grundlage der numerischen Bewertung sind die Biotopwertpunkte vor der Durchführung des Vorhabens mit den WP nach Durchführung der Maßnahmen gegenübergestellt worden. Im Ergebnis ergibt sich ein Wertpunkteüberschuss nach Kompensation der Eingriffe von 8750 Wertpunkten. Der Eingriff ist somit rechnerisch nach der Methode der LANUV vollständig kompensiert.
Die nach Vermeidung verbleibenden erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind mit den geplanten Ausgleichsmaßnahmen weitgehend funktional gleichartig und insgesamt gleichwertig im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert.
Um den Natur- und Landschaftsschutz sicherzustellen, wurde vom Eisenbahn-Bundesamt darüber hinaus eine umfangreiche Nebenbestimmung in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, die u.a. die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ anordnet.

B.4.9 Gebietsschutz

Im Untersuchungsgebiet sind keine Schutzgebiete vom Eingriff betroffen.

B.4.10 Artenschutz

Rechtsgrundlagen

Zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten vor Beeinträchtigungen durch den Menschen sind auf gemeinschaftsrechtlicher und nationaler Ebene umfangreiche Vorschriften erlassen worden.

Europarechtlich ist der Artenschutz in Art. 12, 13 und 16 der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) sowie in Art. 5 bis 7 und 9 der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG) verankert.

Im nationalen deutschen Naturschutzrecht ist der Artenschutz in den Bestimmungen der §§ 44 und 45 BNatSchG verankert.

Das BNatSchG unterscheidet hierbei besonders geschützte (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG) und streng geschützte (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) Arten. Streng geschützte Arten bilden eine Teilmenge der besonders geschützten Arten.

Bei Vorhaben, die der Eingriffsregelung unterliegen, sind gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nur die europäischen Vogelarten (besonders geschützte Arten) und die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (streng geschützte Arten) relevant.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält für die besonders geschützten und streng geschützten Arten folgende Verbotstatbestände (Zugriffsverbote):

- Verbot des Nachstellens, Fangens, Verletzen oder Töten von wildlebenden Tieren

der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),

- Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Entwicklungsformen von

wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),

- Verbot der erheblichen Störung von wildlebenden Tieren der streng geschützten Arten

und der europäischen Vogelarten während Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-,

Überwinterungs- und Wanderzeiten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),

- Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten

der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3

BNatSchG),

- Verbot der Entnahme von wild lebenden Pflanzen der besonders geschützten Arten

oder ihrer Entwicklungsformen, Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von wild lebenden Pflanzen der besonders geschützten Arten sowie Verbot der Beschädigung oder Zerstörung ihrer Standorte (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Wird ein Verbot gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verletzt und kann eine Verbotsverletzung auch nicht durch Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2

BNatSchG (CEFMaßnahmen) oder Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden, ist eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zu erteilen.

Eine Ausnahme kann nur zugelassen werden, wenn

- das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses geboten ist,
- keine zumutbaren Alternativen existieren und
- sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert bzw. die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen.

Untersuchungsumfang

Gegenstand der Prüfung des § 44 BNatSchG sind die im Wirkraum nachgewiesenen oder potenziell vorkommenden Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die europäisch geschützten Vogelarten.

Die Antragstellerin hat im Artenschutzbeitrag sämtliche Arten, die im Untersuchungsgebiet (potenziell) vorkommen, in einer Tabelle aufgelistet. Datengrundlage dafür sind die im Untersuchungsgebiet durchgeführten faunistischen Kartierungen sowie die Angaben aus dem Fundortkataster des Kreises Mettmann sowie zu den planungsrelevanten Arten aus dem Fachinformationssystem der LANUV.

Aus den Tabellen wurde dann ersichtlich, welche Arten artenspezifisch in einem Artenblatt und welche Arten in Artengruppen geprüft werden mussten. Darüber hinaus wurden Nahrungsgäste bzw. Durchzügler geprüft.

Artenschutzbezogene Feststellungen

<u>Fledermäuse</u>

Im Untersuchungsraum konnten folgende Fledermäuse nachgewiesen werden: Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Gattung Myotis

Für die Fledermäuse kommt der Artenschutzbeitrag u.a. zu dem Ergebnis, dass die bestehenden trassenparallelen Flugrouten auch nach dem Ausbau genutzt werden können und eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden kann.

Der Artenschutzbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass bei Umsetzung der Maßnahme

$V6_{CEF}$ (Kontrolle eines Pferdestalls zum Schutz der Zwergfledermaus) keine Verbotsverletzungen zu erwarten sind.

Reptilien

Im Untersuchungsraum konnten folgende Reptilien nachgewiesen werden:
Mauereidechse, Zauneidechse

Der Artenschutzbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorkommen der Mauereidechsen sich in ausreichender Entfernung zum Ausbaubereich befindet und somit eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden kann. Störungen sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Durch die Baumaßnahme werden anlage- und baubedingt Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse in Anspruch genommen. Der Artenschutzbeitrag sieht daher u.a. den Fang und die Umsiedlung in Ersatzlebensräume ($V5_{CEF}$) vor. Durch die Umsiedlung und die Konfrontation der umgesiedelten Individuen mit dem noch unbekannten Habitat sind Störungen zu erwarten. Die Störungen sind jedoch nicht in Gänze zu vermeiden. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Zauneidechse ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen (siehe Seiten 34 und 35 Artenschutzbeitrag), die die Lebensräume der Zauneidechsen im Bereich der lokalen Population aufwerten, nicht zu erwarten. Erhebliche Störungen können daher ausgeschlossen werden. Verbotsverletzungen gem. § 44 Abs. 1 sind daher nicht zu erwarten.

Amphibien

Im Untersuchungsraum konnte der Kammmolch nachgewiesen werden. Darüber hinaus gibt es potenzielle Vorkommen des kleinen Wasserfroschs, der Kreuzkröte und des Laubfroschs.

Der Artenschutzbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass es durch das Bauvorhaben nicht zur Beschädigung bzw. Zerstörung der Fortpflanzungsstätten des Kleinen Wasserfrosches kommen wird. Da durch die Baumaßnahme Gehölzbestände östlich des Kleingewässers in Anspruch genommen werden, kann eine Zerstörung von Landlebensräumen nicht ausgeschlossen werden. Da westlich, nördlich und südlich weiterhin ausreichende Gehölzbestände als Landlebensraum bestehen bleiben, sind Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gegeben.

Für den Kammmolch, die Kreuzkröte und den Laubfrosch kommt der Artenschutzbeitrag zu dem Ergebnis, dass sich die Fortpflanzungs- und Ruhestätten

im Bereich des Klingenberger Sees in einem ausreichenden Abstand zur geplanten Trasse befinden. Anlage- und baubedingte Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten können daher ausgeschlossen werden. Bau- und betriebsbedingte Störungen sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Europäische Vogelarten

Folgende Arten konnten im Untersuchungsraum nachgewiesen werden bzw. es gibt ein potenzielles Vorkommen im Untersuchungsraum:
Amsel, Baumfalke, Blässhuhn, Blaumeise, Bluthänfling, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Eisvogel, Elster, Feldlerche, Fitis, Flussregenpfeifer, Flussseeschwalbe, Flussuferläufer, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gänsesäger, Girlitz, Goldammer, Graugans, Graureiher, Grauschnäpper, Grünfink, Grünspecht, Haubentaucher, Hausrotschwanz, Haussperling, Heckenbraunelle, Höckerschwan, Hohltaube, Jagdfasan, Kanadagans, Kiebitz, Klappergrasmücke, Kleiber, Kohlmeise, Kormoran, Mauersegler, Mäusebussard, Misteldrossel, Mönchgrasmücke, Nachtigall, Nilgans, Pfeifente, Rabenkrähe, Rauchschwalbe, Rebhuhn, Reiherente, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schafstelze, Schnatterente, Schwanzmeise, Silberreiher, Singdrossel, Star, Steinkauz, Stieglitz, Stockente, Sumpfrohrsänger, Tafelente, Turmfalke, Waldohreule, Waldschnepfe, Waldwasserläufer, Wanderfalke, Wintergoldhähnchen, Zaunkönig, Zilpzalp, Zwergtaucher.

Im Einzelnen gilt hierzu Folgendes:

Eisvogel

Der Artenschutzbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass Zerstörungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden können. Störungen während der Baumaßnahme sind ebenfalls nicht zu erwarten. Da im Untersuchungsraum die Nahrungssuche ausschließlich im Bereich der östlich befindlichen Gewässer stattfindet, kann eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ebenfalls ausgeschlossen werden.

Feldlerche

Durch das Bauvorhaben werden Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Feldlerche in Anspruch genommen. Da das vorhandene Revier bereist stark vorbelastet ist, kann

nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Baumaßnahmen das Revier aufgegeben wird. Durch die im Artenschutzbeitrag dargestellten CEF-Maßnahmen werden jedoch im räumlichen Zusammenhang Lebensräume für die Feldlerche aufgewertet (siehe $A2_{CEF}$) und geschaffen, so dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten weiterhin gegeben sind. Der Verlust von Individuen durch die Inanspruchnahme von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die Optimierung (siehe $V6_{CEF}$) des Bauablaufes vermieden. Die Feldlerche gilt, was den Betrieb der Trasse angeht, als weniger empfindlich. Zudem bestehen durch den Betrieb der Trasse bereits erhebliche Vorbelastungen, so dass negative Auswirkungen nicht zu erwarten sind.

Flussregenpfeifer

Da die Uferbereiche des Klingenberger Sees vom Bauvorhaben nicht betroffen sind, können Zerstörungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden. Aufgrund der Entfernung können Störungen durch den Bau und den Betrieb ebenfalls ausgeschlossen werden. Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos ist nicht zu erwarten, da eine regelmäßige Querung der Trasse nicht zu erwarten ist.

Hohltaube

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Hohltaube wurden, ausgelöst durch die Stellungnahme des BUND (siehe T 45), erneut von der Antragstellerin betrachtet. Da der Gehölzbestand beim Katzberg vorhabensbedingt nicht in Anspruch genommen wird, können Beschädigungen bzw. Zerstörungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Hohltaube ausgeschlossen werden. Auch eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist nicht anzunehmen, da das Revier sich in einiger Entfernung zur Bahntrasse befindet und der Gehölzbestand durch bestehende Gebäude von der Trasse getrennt wird, so dass Querungen der Trasse unwahrscheinlich sind. Die Hohltaube gilt jedoch gegenüber diskontinuierlichem Schienenverkehrslärm als besonders empfindlich. Die Untersuchung im Artenschutzbeitrag ergab, dass durch die vorgesehene Taktung der Züge der Anteil der Ruhezeiten von 80 % Prozent unterschritten wird und daher eine Störung nicht ausgeschlossen werden kann. Die Antragstellerin machte jedoch auch deutlich, dass die Ruhezeiten der Hohltaube bereits im Bestand unterhalb der 80 Prozent Marke liegen. Darüber hinaus weist sie darauf hin, dass die für die Hohltaube relevanten Gehölzbestände von einer östlich angrenzenden Siedlungsfläche abgeschirmt werden. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass das Revier von der Hohltaube aufgegeben wird. Weiter

ist auch nicht davon auszugehen, dass die Betroffenheit eines Reviers zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen würde. Erheblich Störungen sind daher insgesamt auszuschließen.

Kiebitz

Aufgrund der Habitatausstattung sowie der Störwirkungen durch die Infrastruktur können potenzielle Vorkommen für den trassennahen Bereich ausgeschlossen werden.

Mäusebussard

Aufgrund der ausreichenden Entfernung des Revierzentrums zum Ausbaubereich können Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden. Obwohl anlage- und baubedingt Nahrungshabitate verloren gehen, sind Nahrungshabitate weiterhin in einem ausreichendem Umfang vorhanden. Aufgrund der Entfernung sowie der Vorbelastungen sind visuelle und akustische Störungen durch den Bau bzw. Betrieb der Trasse nicht zu erwarten. Regelmäßige Überflüge oder Ansitzwarten im trassennahen Bereich sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Nachtigall

Aufgrund der ausreichenden Entfernung des Revierzentrums zum Ausbaubereich können Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden. Aufgrund der Entfernung sowie der Vorbelastungen durch die A 542 sowie die bestehende Bahntrasse sind visuelle oder akustische Störungen durch den Bau und den Betrieb der Trasse nicht zu erwarten. Zudem zählt die Nachtigall nicht zu den gegenüber Schienenverkehrslärm besonders empfindlichen Arten. Da die Art eng an die bestehende Gehölzstrukturen gebunden ist, ist nicht von regelmäßigen Querungen der Bahntrasse auszugehen.

Rebhuhn

Südlich der Widdauen Seen werden vorhabenbedingt Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Anspruch genommen. Durch die vorgesehene CEF-Maßnahme werden jedoch im räumlichen Zusammenhang Lebensräume aufgewertet bzw. geschaffen (siehe $A2_{CEF}$), so dass die Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt ist. Der Verlust von Individuen

durch die Inanspruchnahme von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die Optimierung (siehe $V6_{CEF}$) des Bauablaufes vermieden. Da das Rebhuhn gegenüber Schienenverkehrslärm nicht als besonders empfindliche Art eingestuft wird, sind betriebsbedingt ausschließlich Störungen durch visuelle Wirkungen relevant. Aufgrund der starken visuellen Vorbelastung ist nicht mit einer negativen Auswirkung durch das Bauvorhaben zu rechnen. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist aufgrund des Verhaltens des Rebhuhns ebenfalls nicht zu erwarten.

Steinkauz

Bereich Mehlbruch: Da die Reviere in einem ausreichenden Abstand auf der östlichen Seite der Bahntrasse nachgewiesen wurden, ist davon auszugehen, dass sich die engere Revierabgrenzung auf die Offenlandbereiche östlich der Trasse erstreckt und Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten somit ausgeschlossen werden können. Durch die bestehende Schallschutzwand sowie die bestehende Vorbelastung können betriebsbedingte Störwirkungen durch visuelle oder akustische Wirkungen ausgeschlossen werden.

Für den nördlichen Abschnitt können Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden, da in diesem Bereich keine Ausbautätigkeiten stattfinden. Da der Steinkauz gegenüber Schienenverkehrslärm als nicht besonders empfindlich eingestuft wird, sind betriebsbedingt ausschließlich visuelle Störungen relevant. Aufgrund der starken Vorbelastungen durch die Straßen und die bestehende Bahntrasse sind negative Auswirkungen jedoch nicht zu erwarten.

Waldohreule

Östlich der Bahnstrecke: Aufgrund der ausreichenden Entfernung des Revierzentrums zum Ausbaubereich können Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden. Obwohl anlage- und baubedingt Nahrungshabitate verloren gehen, stehen in einem ausreichenden Umfang weitere zur Verfügung. Aufgrund der großen Entfernung und der Vorbelastungen sind visuelle oder akustische Störungen durch den Bau und den Betrieb nicht zu erwarten. Da die Tiere den Zugverkehr verstärkt als Gefahrenquelle wahrnehmen können, ist nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos zu rechnen.

Im nördlichen Trassenabschnitt können Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden, da in diesem Bereich keine Ausbautätigkeiten stattfinden. Aufgrund der starken Vorbelastung sind negative Auswirkungen auf die

Population nicht zu erwarten. Darüber hinaus ist im nördlichen Trassenabschnitt nicht mit verstärkten Jagdaktivitäten im trassennahen Bereich zu rechnen.

Waldschnepfe

Aufgrund der ausreichenden Entfernung des Revierzentrums können Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden. Aufgrund der Entfernung und der Vorbelastungen durch die bestehende Bahntrasse sind visuelle oder akustische Störungen durch den Bau bzw. den Betrieb nicht zu erwarten. Da die Tiere den Zugverkehr verstärkt als Gefahrenquelle wahrnehmen können, ist mit einer Erhöhung des Kollisionsrisikos ebenfalls nicht zu rechnen.

<u>Vogelarten der Feldgehölze</u>

Amsel, Buchfink, Buntspecht, Eichelhäher, Elster, Fitis, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Grauschnäpper, Grünfink, Grünspecht, Kleiber, Kohlmeise, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Wintergoldhähnchen, Zaunkönig, Zilpzalp

Bei den Vogelarten der Feldgehölze handelt es sich um ungefährdete, allgemein weit verbreitete und aufgrund der zahlreichen Gehölzstrukturen im Planungsbereich um meist häufige Arten. Mögliche baubedingte Verluste von Individuen der genannten Arten durch die Inanspruchnahme von Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden durch die Optimierung des Bauablaufes, die eine Vorbereitung (siehe $V6_{CEF}$) des Baufeldes außerhalb der artenspezifischen Brutzeit vorsieht vermieden. Die genannten Arten zählen nicht zu den gegenüber diskontinuierlichen Lärm besonders empfindlichen Arten, so dass akustische Störungen durch den Betrieb der Trasse ausgeschlossen werden können. Störungen durch baubedingte akustische und visuelle Reize können nicht ausgeschlossen werden. Da es jedoch bereits jetzt erhebliche Vorbelastungen gibt und die Arten weit verbreitet sind, ist von einem günstigen Erhaltungszustand auszugehen. Eine Verschlechterung wird daher nicht erwartet. Von regelmäßigen Querungen der Bahntrasse ist nicht auszugehen, so dass eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden kann.

<u>Vogelarten des Halboffenlandes und der Gebüsche</u>

Bluthänfling, Dorngrasmücke, Jagdfasan, Goldammer, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Schafstelze, Star, Stieglitz, Sumpfrohrsänger

Mögliche baubedingte Verluste von Individuen durch die Inanspruchnahme von Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden durch die Optimierung (siehe $V6_{CEF}$) des Bauablaufs vermieden. Störungen durch baubedingte akustische und visuelle Reize können für trassennah gelegene Reviere nicht ausgeschlossen werden. Da jedoch bereits starke Vorbelastungen bestehen, können Störungen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes führen, ausgeschlossen werden. Obwohl anlagebedingte Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht ausgeschlossen werden können, sind im Untersuchungsraum Habitatstrukturen vorhanden, so dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten weiterhin ausreichend gegeben sind. Daher besteht die Möglichkeit zur Brutplatzverlagerung und das Verbot des § 44 Abs. 5 BNatSchG greift nicht.

<u>Vogelarten der Siedlungsbereich</u>

Hausrotschwanz, Haussperling, Rauchschwalbe

Mögliche baubedingte Verluste von Individuen durch die Inanspruchnahme von Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden durch die Optimierung (siehe $V6_{CEF}$) des Bauablaufs vermieden. Die Arten zählen nicht zu den gegenüber diskontinuierlichem Lärm besonders empfindlichen Arten. Störungen durch baubedingte akustische und visuelle Reize durch den Bau und Betrieb der Trasse können jedoch nicht für trassennah gelegene Reviere ausgeschlossen werden. Da jedoch bereits starke Vorbelastungen bestehen, können Störungen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes führen, ausgeschlossen werden. Obwohl anlagebedingte Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht ausgeschlossen werden können, sind im Untersuchungsraum ausreichend Habitatstrukturen vorhanden, so dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten weiterhin gegeben sind.

<u>Wasservogelarten</u>

Blässhuhn, Haubentaucher, Kanadagans, Nilgans, Reiherente, Stockente

Da die Uferbereiche vom Klingerberger See und Widdauen See anlage- und baubedingt nicht betroffen sind, können Zerstörungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden. Aufgrund der Entfernung der Gewässerflächen zum Bauvorhaben können Störungen durch den Bau und Betrieb der Trasse ausgeschlossen werden. Da es westlich der Bahn keine Wasserflächen gibt, ist nicht mit regelmäßigen Querungen zu rechnen.

Nahrungsgäste, Wintergäste, Durchzügler an Gewässern

Flussseeschwalbe, Flussuferläufer, Gänsesäger, Graugans, Graureiher, Höckerschwan, Kormoran, Pfeifente, Schnatterente, Silberreiher, Tafelente, Waldwasserläufer, Zwergtaucher

Da die Arten nur als Nahrungsgäste, Wintergäste oder Durchzügler nachgewiesen wurden, können Zerstörungen von Fortpflanzungsstätten ausgeschlossen werden. Zerstörungen von Lebensräumen können auch ausgeschlossen werden, da die Seen im Untersuchungsraum nicht durch das Bauvorhaben betroffen sind.

Störungen durch den Bau und Betrieb können durch den Abstand zwischen Wasserflächen und Trasse ebenfalls ausgeschlossen werden. Da es westlich der Bahn keine Wasserflächen gibt, ist nicht mit regelmäßigen Querungen zu rechnen.

Nahrungsgäste der halboffenen Kulturlandschaft

Baumfalke, Mauersegler, Turmfalke, Wanderfalke

Da die Arten nur als Nahrungsgäste nachgewiesen wurden, können Zerstörungen von Fortpflanzungsstätten ausgeschlossen werden. Obwohl anlage- und baubedingt Nahrungshabitate verloren gehen, stehen weiterhin in ausreichendem Umfang Nahrungshabitate zur Verfügung. Aufgrund der Entfernung sowie der Vorbelastungen (u.a. A 542) sind visuelle oder akustische Störungen durch den Bau bzw. Betrieb der Trasse nicht zu erwarten. Da die Tiere den Zugverkehr wahrnehmen können, ist nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos zu rechnen.

Ergebnis der Artenschutzprüfung

Artenschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Insbesondere aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen kann das Eintreten von artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für keine der geschützten Arten konstatiert werden.

B.4.11 Immissionsschutz

B.4.11.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind der Vorhabenträgerin die Vorkehrungen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Baustellen, Baulagerplätze und Baumaschinen sind im Allgemeinen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 (5) BImSchG einzustufen. Beim Betrieb derartiger Anlagen muss der Anlagenbetreiber gem. § 22 (1) BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Ob bei dem Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne bzw. nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer i.S.d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG durch Geräusche entstehen, wird nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt.

Zum Schutz vor baubedingten Lärmimmissionen wurde vom Eisenbahn-Bundesamt eine umfassende Nebenbestimmung (s.o.) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Nebenbestimmung sieht u.a. die Erstellung eines Baulärmgutachtens im Rahmen der Ausführungsplanung und die Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen durch einen Immissionsschutzverantwortlichen vor.

B.4.11.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG wird der Bau öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 vom Geltungsbereich des BImSchG erfasst. Das BImSchG stellt auf schädliche Umwelteinwirkungen durch Immissionen ab, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG). Zu den Immissionen gehören nach § 3 Abs. 2 BImSchG u.a. die auf Menschen einwirkenden Geräusche und Erschütterungen. Nach § 3 Abs. 5 BImSchG sind öffentliche Verkehrswege keine Anlagen i.S. des BImSchG. Die §§ 41 bis 43 BImSchG enthalten zusammen mit § 50 BImSchG eine Stufenregelung für den Lärmschutz an öffentlichen Straßen und Schienenwegen: Die grundsätzliche Entscheidung und die Trassierung der

Verkehrswege muss gemäß § 50 BImSchG so vorgenommen werden, dass Wohngebiete vor schädlichem Lärm möglichst verschont werden (planerischer Lärmschutz). Wird dadurch ein ausreichender Lärmschutz nicht erreicht, sind gemäß § 41 BImSchG an dem Verkehrsweg die notwendigen Schutzmaßnahmen zu treffen (aktiver Lärmschutz), soweit sie angemessen sind. Danach sind gemäß § 42 BImSchG die Aufwendungen für Schutzmaßnahmen an Einrichtungen der Betroffenen zu ersetzen (passiver Lärmschutz). Die näheren Einzelheiten werden gemäß § 43 BImSchG durch Rechtsverordnungen geregelt. Auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG wurde die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) erlassen. Diese Verordnung legt die beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen einzuhaltenden Grenzwerte für Verkehrsgeräusche, die durch Fahrvorgänge auf Straßen und Schienenwegen hervorgerufen werden, sowie die Verfahren für die Berechnung der Beurteilungspegel fest. Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV beinhaltet das Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen, allerdings nur für den Fall der langen geraden Strecke, die auf ihrer gesamten Länge konstante Emissionen und unveränderte Ausbreitungsbedingungen aufweist. Falls diese Voraussetzungen nicht zutreffen, sind die Beurteilungspegel nach der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03“ (1990) zu berechnen. Ergänzend wurde auf der Ermächtigungsgrundlage des § 43 Abs. 1 Satz 3 BImSchG die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) erlassen. Diese Verordnung legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen (auch passive Schallschutzmaßnahmen genannt) fest, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Eine solche Überschreitung ist dann gegeben, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) ganz unterbleiben oder die getroffenen Maßnahmen nicht zu einer vollständigen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte führen. Für den Fall, dass Lärmvorsorgemaßnahmen bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen keinen ausreichenden Schutz gewähren und Lärmbeeinträchtigungen (z.B. für Außenwohnbereiche, insbesondere Terrassen und

Balkone) durch Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte verbleiben, kann nach § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG in Verbindung mit § 74 Abs. 2 VwVfG eine Entschädigung in Geld gewährt werden. Als Grundlage für die Bemessung eines solchen Entschädigungsanspruchs werden nach gängiger Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes die diesbezüglichen Regelungen der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Verkehrslärmschutzrichtlinien - VLärmSchR 97) angewendet.

Lärmschutz außerhalb der Bereiche baulich geänderter Schienenwege (Baulücken)

Für bestehende, baulich nicht zu verändernde Schienenwege sind die §§ 41, 42 BImSchG sowie die 16. BImSchV nicht einschlägig, d.h. es lassen sich hieraus selbst bei hohen Lärmpegelwerten keine gesetzlichen Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen ableiten. Denn als geänderter Verkehrsweg gilt nur der Bereich des Verkehrsweges, in dem ein erheblicher Eingriff durchgeführt wird (vgl. Bay VGH, NVwZ-RR 1997, 161). In dem Einbau der Weichen liegt kein tauglicher Ansatzpunkt für die Annahme eines erheblichen baulichen Eingriffs. In der amtlichen Begründung zur 16. BImSchV (BR-Drucksache 661/89) wird nämlich explizit ausgeführt, dass ein baulicher Eingriff nur dann erheblich ist, wenn in die Substanz des Verkehrswegs eingegriffen wird. Als wesentliche Änderung können Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie nur kleinere Baumaßnahmen wie z.B. das Versetzen von Signalanlagen, das Auswechseln von Schwellen sowie der Einbau von Weichen nicht verstanden werden. Somit liegt bereits nach der amtlichen Begründung zur 16. BImSchV mit dem Einbau von Weichen kein erheblicher baulicher Eingriff vor. Das von der Verkehrslärmschutzverordnung angeordnete System zur Ermittlung von Beurteilungspegeln bestätigt für den Einbau von Weichen dieses Ergebnis. Danach werden keine Zuschläge für den Einbau von Weichen berücksichtigt.

Die mittelbare Erhöhung des Verkehrslärms an anderen Strecken, sei es durch eine übergreifende Verkehrsausweitung oder durch eine Verkehrsverlagerung, wird als unerheblich eingestuft. Allerdings sollen diese Grundsätze nach Auffassung des BVerwG dann nicht mehr gelten, wenn durch die staatlich veranlasste Maßnahme Gesundheitsbeeinträchtigungen oder übermäßige Eigentumsbeeinträchtigungen und damit Grundrechtsbeeinträchtigungen bewirkt werden. Die grundrechtlich vorgegebene Grenze wird ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten (BVerwGE 134, 44, NVwZ 2009, 1498; BVerwG, NVwZ 2012, 1120). Als

Rechtsgrundlage kommt § 74 Abs. 2 Satz 2 ggf. in Verbindung mit Satz 3 VwVfG in Betracht.

Planerischer Lärmschutz

Die Trassierung eines Verkehrsweges solle gemäß § 50 BImSchG so erfolgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und andere schutzbedürftige Gebiete möglichst vermieden werden. Dadurch sollen Konfliktsituationen zwischen miteinander unvereinbaren Nutzungen vermieden werden (planerischer Lärmschutz).
Dieses Optimierungsgebot ist hinsichtlich der Verkehrsgeräusche, die von einer dem öffentlichen Personenverkehr dienenden Strecke ausgehen, schwer zu erfüllen, weil ein Nahverkehrsmittel gerade in die Wohngebiete hereingeführt werden muss, wenn es seine Verkehrsfunktion erfüllen soll.
Die Planung wird insoweit dem Optimierungsgrundsatz des § 50 BImSchG gerecht, indem durch die Nutzung der bestehenden Strecke eine Verlärmung neuer, bisland unbelasteter oder nur geringfügig mit Verkehrslärm belasteter und daher schutzwürdiger Gebiete vermieden wird.

Grundlagen der schalltechnischen Berechnung

Berechnung der Beurteilungspegel nach der Schall 03 (1990)

Die Beurteilungspegel für Schienenverkehrslärm waren im Planfeststellungsabschnitt 1.3 noch auf der Grundlage der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV in der bis zum 31.12.2014 geltenden Fassung vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036) – im Folgenden Schall 03 (1990) – zu berechnen. Die Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV hatte zwar zum Zeitpunkt der Planfeststellung bereits eine andere Fassung erhalten, allerdings war die Schall 03 (1990) entsprechend der Regelung in § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV in der ab dem 01.01.2015 geltenden Fassung (Art. 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014, BGBl. I S. 2269) noch weiter anzuwenden. Darin wird angeordnet, dass § 3 i.V.m. der Anlage 2 der 16. BImSchV in der bis zum 31.12.2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden ist für Abschnitte von Vorhaben, für die – wie im vorliegenden Fall – das Planfeststellungsverfahren bis zum 31.12.2014 bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist.

Berücksichtigung des Schienenbonus

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel war der sogenannte Schienenbonus zu

berücksichtigen. Die Schall 03 (1990) sieht in der hier noch anzuwendenden Fassung vor, dass von den sich rechnerisch ergebenden Mittelungspegeln für den Tag und die Nacht ein Abschlag von 5 dB(A) vorzunehmen ist.
Die Berücksichtigung des Schienenbonus ist mit § 43 Abs. 1 Satz 2 BImschG in der Fassung des elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02.07.2013 (BGBl. I S. 1943) vereinbar. Nach dieser Übergangsvorschrift ist der Schienenbonus auf den Abschnitt einer Eisenbahnstrecke, der nach dem 01.01.2015 planfestgestellt worden ist, anzuwenden, wenn das Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben bereits vor dem 01.01.2015 eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist. Das ist hier der Fall.
Die Anwendung des Schienenbonus in den Übergangsfristen des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist mit höherrangigem Recht vereinbar (vgl. zu den Gründen im Einzelnen: BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 – 3 A 5.15, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 48 ff.). Diese Entscheidung hat das BVerwG zwischenzeitlich bestätigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 - 3 A 1/16, juris).

Betriebsprogramm

Der Planung, vor allem der Verkehrsprognose der schalltechnischen Untersuchung, liegt der Prognosehorizont 2025 zugrunde. Für die Prognose der Verkehrsentwicklung gibt der Gesetzgeber keinen festen Zeitrahmen vor. Mit Blick auf die von der Planfeststellung ausgehende Duldungswirkung (§ 75 Abs. 2 VwVfG), mit der die Prognoseentscheidung einen engen Zusammenhang aufweist, ist derjenige überschaubare Zeitraum zu wählen, in dem sich ein voraussichtlich dauerhaftes Verkehrsgeschehen eingestellt haben wird. Denn die Verkehrsprognose soll die Grundlage für eine möglichst lange Bestand behaltenden Bewältigung jener Probleme schaffen, die durch den Betrieb der geplanten Strecke aufgeworfen werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.05.2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 24).

Der hier gewählte Zeitraum bewegt sich im Rahmen des für Verkehrsprognosen Üblichen. Es ist auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses abzustellen (BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 23 m.w.N.).

Das für das Jahr 2025 prognostizierte Betriebsprogramm durfte in Ansatz gebracht werden, weil keine aktuelleren Verkehrszahlen für diesen Streckenabschnitt vorliegen. Im Übrigen griffe § 18g AEG.

Die Prognose muss mit den zu jener Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden sein. Zu beanstanden ist eine Prognose demnach nicht, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (stRspr; BVerwG, Beschluss vom 06.04.2017 - 4 B 5/16, juris Rn. 14 m.w.N.).

Diese Anforderungen sind hier erfüllt. Die Prognose beschreibt ein tragfähiges, voraussichtlich dauerhaftes Verkehrsszenario.

Rechtliche Grundlagen

Die gesetzliche Grundlage der Lärmvorsorge beim Bau öffentlicher Straßen und Schienen bildet das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der jeweils gültigen Fassung. Gem. § 41 BImSchG ist beim „Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen….sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“. Dieser Grundsatz gilt jedoch mit der Einschränkung, dass die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen dürfen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

In diesem Zusammenhang wurde gem. § 43 BImschG die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16.BImSchV) erlassen. Sie legt den Anwendungsbereich, die Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit vom Grad der Schutzbedürftigkeit sowie das Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels fest.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime als besonders schutzbedürftig anerkannt. Ebenfalls besonders schutzbedürftig sind Gebiete, die vorwiegend dem Wohnen dienen. Nicht in gleicher Weise schutzbedürftig sind Gebiete, in denen schon nach ihrer Zweckbestimmung in der Regel eine deutlich merkbare Geräuschvorbelastung vorhanden ist. Dabei werden Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete, in denen auch die Wohnnutzung eine nicht untergeordnete Rolle spielt, gegenüber Gewerbegebieten, in denen die Wohnnutzung eine Ausnahme bildet, besser geschützt.

Bei rechtlich zulässigen Kleingartenanlagen mit Gartenhäusern bzw. in einem Bebauungsplan ausgewiesenen Kleingartengebiet, ist ausschließlich der Tageswert zur Bewertung der Geräuschimmissionen heranzuziehen. Befindet sich in der

Kleingartenanlage eine zulässige Wohnnutzung (§ 20 BundeskleingartenG) ist auch der Nachtwert maßgebend. Für Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen, Friedhöfe oder ähnliche Flächen wird nach der 16. BImSchV kein Lärmschutz gewährt.

Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV besteht nach § 42 Abs. 1 BImSchG ein Anspruch auf angemessene Entschädigung.

Die Wahl der Schallschutzmaßnahmen wird unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte und nach Abwägung mit sonstigen Belangen getroffen. Dem aktiven Schallschutz wird hierbei der Vorrang eingeräumt, wobei jedoch zu beachten ist, dass die hierfür erforderlichen Aufwendungen in einem vertrebarem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. So kann aus verschiedenen Abwägungen heraus eine Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen als die optimale Lösung erzielt werden.

Verfahrensweg der Entschädigung nach 24. BImschV

Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Schallschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Schallschutz). Hierzu legt die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 04.02.1997 die Art und den Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest. Der Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen wird in einer Vereinbarung zwischen dem Baulastträger und dem Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage festgelegt.

Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für den Tag besteht auch ein Anspruch für die Entschädigung von Außenwohnbereichen, wie Balkone, Loggien und Terrassen sowie unbebauten Außenwohnbereichen.

Zur Ermittlung der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen werden im Rahmen einer Ortsbegehung alle entschädigungsrelevanten Bereiche bestimmt und die betroffenen Gebäude oder Gebäudeteile bauakustisch erfasst. In einem Berechnungsverfahren werden die notwendigen Verbesserungen der Außenbauteile ermittelt und dem Eigentümer mitgeteilt. Der Rahmen der Umsetzung der passiven Maßnahmen und der anfallenden Entschädigungszahlungen werden in einem Vertrag zwischen Eigentümer und Vorhabenträger konkretisiert und nach Umsetzung der baulichen Maßnahmen geprüft und entschädigt.

Außenwohnbereich

Eine Entschädigung wegen Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches zur Tagzeit kommt bei den Gebäuden in Betracht, für die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unterblieben sind oder nicht ausreichen, um den Außenwohnbereich vor unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm zu bewahren.

Maßstab in den Bereichen der wesentlichen Änderung ist die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, außerhalb dieser Bereiche die Kompensation der Erhöhung der Beurteilungspegel, die oberhalb der Grenze liegen, die eine Gesundheitsgefährdung oder einen Eigentumseingriff bewirken. Die Berechnung der Höhe der Entschädigung erfolgt analog zum Rundschreiben Verkehrslärmschutz.

Für den Außenwohnbereich bestehen keine Lärmschutzansprüche zur Nachtzeit (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 33/97).

Keine Entschädigung für behauptete Wertverluste

Bei der Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Vorhabens sind Minderungen der Wirtschaftlichkeit und eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten grundsätzlich hinzunehmen. Die Grenze ist erst überschritten, wenn die Wertverluste so massiv in Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - A 1075.04). Anhaltspunkte dafür, dass durch das Vorhaben und die mit ihm festgesetzten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen in relevanter Weise die Grundstückswerte beeinflusst würden, sind nicht ersichtlich.

Prüfkriterien der schalltechnischen Untersuchung

Von der Antragstellerin war auf Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie den erweiterten Ausführungen zu diesem Gesetz (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) zu prüfen, ob es durch die Baumaßnahme zu einer Verschlechterung der Lärmsituation in den Anliegerbereichen der Bahnstrecke kommt. Aufgrund der unterschiedlichen Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt wurde dieser wie folgt aufgeteilt:

Bereich mit wesentlicher Änderung gem. 16 BImSchV § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1

Mit dem Hinzufügen eines durchgehenden Hauptgleises der bisher eingleisigen Strecke 2670 von Bahn-km 17,1 bis 19,8 liegt in diesem Bereich eine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV § 1 Abs. 2. S. 1 Nr. vor. Somit wurde geprüft, ob eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in den Anliegerbereichen der Baumaßnahme vorliegen.

Erheblicher baulicher Eingriff nach § 16. BImSchV § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2

Zwischen Bahn-km 19,8 bis 20,6 findet eine Linienverbesserung statt. Hier war zu untersuchen, ob die Beurteilungspegel an den relevanten Immissionsorten um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht im Vergleich zum alten Zustand erhöht werden. Entscheidend war jedoch, dass die Erhöhung der Beurteilungspegel ursächlich mit der Baumaßnahme verbunden ist.

Folgende Prüfkriterien fanden Anwendung:

1. Liegt eine Erhöhung der Beurteilungspegel am Immissionsort um mindestens 3 dB(A) vor und ist diese Erhöhung durch die Baumaßnahme verursacht, besteht für diesen Immissionsort eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV.
2. Werden die Beurteilungspegel am Immissionsort durch die Baumaßnahme auf mindestens 70 db(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht zum Vergleich zum alten Zustand erhöht, besteht für diesen Immissionsort eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV.
3. Wenn die Beurteilungspegel am Immissionsort schon vorher über 70 dB(A) am Tage oder über 60 dB(A) in der Nacht lagen und eine durch die Baumaßnahme verursachte Erhöhung der Beurteilungspegel stattfindet, liegt für diesen Immissionsort ebenfalls eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vor. Dies gilt nicht für Gewerbegebiete.

Sollte eines der drei Prüfkriterien zutreffen, besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Damit sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, § 2 einzuhalten.

Lärmschutz außerhalb der Bereiche baulich geänderter Schienenwege

Für bestehende, baulich nicht zu verändernde Schienenwege sind die §§ 41, 42 BImSchG sowie die 16. BImSchV nicht einschlägig, d.h. es lassen sich hieraus selbst bei hohen Lärmpegelwerten keine gesetzlichen Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen ableiten. Die Erhöhung der Lärmeinwirkungen ist

allerdings dann nicht mehr zumutbar, wenn sie zu Gesundheitsgefahren führt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums bewirkt oder diesen verstärkt. Unter Beachtung des Schutzgehaltes von Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG dürfen keine Maßnahmen zugelassen werden, die einen Eingriff in Leben oder Gesundheit oder eine nicht rechtfertigungsfähige Beeinträchtigung des Eigentums auslösen oder intensivieren. Erforderlich im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind Schutzvorkehrungen immer dann, wenn es dem Betroffenen ohne Ausgleich nicht zuzumuten ist, die vorhabenbedingten Nachteile zu dulden. Erreichen die durch das Vorhaben verursachten Nachteile den Grad einer Grundrechtsbeeinträchtigung, setzen sie der planerischen Gestaltungsfreiheit eine strikte Grenze. Die Vorhabenträgerin hat Vorkehrungen zu treffen, die sicherstellen, dass die Beeinträchtigungen jedenfalls auf das Maß zurückgeführt werden, die der Grundrechtsschutz noch zulässt. Um den Zustand zu erreichen, der ohne das Bauvorhaben bestünde, muss die Erhöhung der Lärmbelastung, die oberhalb der Beurteilungspegel liegt, die eine Gesundheitsgefährdung oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums bewirken, durch Vorkehrungen des aktiven oder passiven Lärmschutzes zurückgenommen werden. Bei den in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen ist die Verhältnismäßigkeit zu beachten. Auch können keine weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen gefordert werden. Die Anlieger der bestehenden Bahnstrecke haben nur einen Anspruch darauf, dass die Lärmbeeinträchtigung, die durch das Bauvorhaben ausgelöst wird, vermieden wird. Dagegen besteht keine grundrechtliche Pflicht, eine gesundheitlich bedenkliche Immissionssituation bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren. Da es an einer Rechtsgrundlage für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV fehlt, war in einer Vergleichsrechnung zu untersuchen, ob durch das Vorhaben (Prognosefall RRX) die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung bzw. Eigentumsbeeinträchtigung erreicht werden oder ob es bei einer Überschreitung dieser Grenzwerte im Prognosefall ohne RRX zu einer weiteren Erhöhung der Lärmbelastung durch das Vorhaben kommt. Eine Gesundheitsgefährdung bzw. ein Eingriff in die Substanz des Eigentums wird bei einem Überschreiten der Schallpegel von 70 bis 75 dB(A) am Tag oder 60 bis 65 dB(A) in der Nacht (in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung) angenommen.

Aber auch unter dem Gesichtspunkt einer Gesamtbaumaßnahme, die es ausnahmsweise rechtfertigen könnte, über die einzelnen Baumaßnahmen an der

Strecke hinaus von einem einheitlich zu ändernden Verkehrsweg (als verkehrswirksamem Abschnitt) auszugehen, lassen sich hier keine Lärmschutzansprüche begründen. Von einer solchen Gesamtbaumaßnahme könnte - um die vom Gesetz- und Verordnungsgeber bewusst getroffene Unterscheidung von baulichen und betrieblichen Änderungen bzw. von Lärmvorsorge und Lärmsanierung nicht zu konterkarieren - allenfalls dann gesprochen werden, wenn die einzelnen Maßnahmen auf der Eisenbahnstrecke so einheitlich konzipiert oder so dicht lokalisiert wären, dass der Eindruck entstünde, die Strecke werde einheitlich ausgebaut und es handle sich nicht um einzelne isolierte Baumaßnahmen. Eine solche Gesamtbaumaßnahme kommt ungeachtet des Konzepts, auf der Gesamtstrecke neue Züge des Schienenpersonenverkehrs in einem dichteren Takt einzuführen, schon deshalb nicht in Betracht, weil sich die einzelnen Baumaßnahmen an den Schienenwegen aufgrund der gegebenen Abstände und der klaren optischen Trennung ohne Weiteres als zu isolierende, punktuelle bauliche Eingriffe darstellen; dementsprechend sind sie auch rechtlich selbständig zu beurteilen. Allein der kausale Zusammenhang zwischen der kapazitätserhöhenden Maßnahme und der Lärmsituation im außerhalb des Bereichs der Baumaßnahme liegenden Planfeststellungsabschnitt vermag indes noch nicht die Annahme einer Gesamtbaumaßnahme zu rechtfertigen. Denn Lärmschutzansprüche allein aufgrund betrieblicher Auswirkungen eines an anderer Stelle vorgenommenen erheblichen baulichen Eingriffs sollten mit der in § 41 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1 und 2 der 16. BImSchV getroffenen Regelung gerade nicht berücksichtigt werden (vgl. so zum Ganzen: VGH Mannheim, Urteil vom 25.04.2012 - 5 S 927/10, Rn. 56 f.).

Für den Bereich zwischen Bahn-km 20,6 bis 22,0 sind lediglich punktuelle Baumaßnahmen, wie der Einbau von Weichenverbindungen, geplant, die nicht als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV einzustufen sind. Im weiteren Verlauf von Bahn-km 22,0 bis zum Ende des PFA sind keine Baumaßnahmen geplant. Dementsprechend besteht für den Bereich von Bahn-km 20,6 bis 24,05 kein Anspruch auf Lärmvorsorge gem. §§ 41, 42 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV. Für diesen Bereich wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. Die grundrechtlich vorgegebene Grenze wird ab 70 – 75 dB (A) tags und 60 – 65 dB (A) nachts überschritten. In dem Fall, dass diese Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere

Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.

Beurteilung der Berechnungsergebnisse

Bereich mit wesentlicher Änderung gem. 16. BImSchV § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1

Für den Bereich von Bahn-km 17,1 bis 19,8 wurde errechnet, dass es ohne geplante aktive Schallschutzmaßnahmen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an insgesamt 195 Gebäuden und 2 Kleingärten kommen würde. Gemäß dem EBA Leitfaden „Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen“ waren für diese Betroffenheiten umfangreiche Verhältnismäßigkeitsprüfungen bezgl. der Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Diese Verhältnismäßigkeitsprüfungen wurden seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ausführlich überprüft (s.u.).

Erheblicher baulicher Eingriff gem. 16. BImSchV § 1 Abs. 2 S. 1 Nr.2

Für den Bereich von Bahn-km 19,8 bis 20,6 wurde festgestellt, dass es zu wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 innerhalb der Baugrenze an 14 Gebäuden kommen würde. Gemäß dem EBA Leitfaden „Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen“ waren für diese Betroffenheiten umfangreiche Verhältnismäßigkeitsprüfungen bezgl. der Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Diese Verhältnismäßigkeitsprüfungen wurden seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ebenfalls ausführlich überprüft (s.u.).

Baulücke

Für den Bereich von Bahn-km 20,6 bis 22,0 wurde u.a. festgestellt, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt sieben Gebäuden die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung im Nachtzeitraum überschritten werden. Davon ist bei 3 Gebäuden eine Erhöhung des Beurteilungspegels durch den RRX zu erwarten.

Für den Bereich von Bahn-km 22,0 bis 24,05 werden die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung an drei Gebäuden im Nachtzeitraum überschritten. Davon ist bei 2 Gebäuden eine Erhöhung des Beurteilungspegels durch den RRX zu erwarten.

Verhältnismäßigkeitsprüfung

Schutzabschnitt 1 rdB – Bahn-km 17,1 bis 17,45

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung 30 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude/Wohneinheiten wäre eine 510 m lange und max. 5 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Alternativ wäre eine 390 m lange und max. 4 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit dem Besonders überwachten Gleis (BüG) erforderlich. Die Gesamtkosten würden dabei bei 948.000 Euro bzw. 873.000 Euro liegen.

Von dem erforderlichen Vollschutz (hier max. 5 m hohe SSW) wurden bautechnisch realisierbare Schallschutzwände von 5 m Höhe bis hinunter zu 2 m Höhe mit Abstufungen von jeweils 1 m (Hinweis EBA: es handelt sich bei den Höhenangaben jeweils um die in diesem Abschnitt max. gewählte Höhe der SSW – die Höhe kann von 2 m bis zu dem max. Wert variieren) näher untersucht.

Darüber hinaus wurden Kombinationen unterschiedlich hoher Schallschutzwände in Kombination mit dem BüG berechnet. Bei alleiniger Anwendung des BüG würden 11 Schutzfälle verbleiben bei Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) in Höhe von 288.000 Euro.

Als Vorzugsvariante wurde seitens der Antragstellerin das BüG in Kombination mit einer bis zu 4 m hohen Schallschutzwand (inklusive Erhalt der vorhandenen Schallschutzwand) vorgeschlagen.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dem Vorschlag der Antragstellerin an, da mit den dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen keine Schutzfälle verbleiben.

Die Umsetzung wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet.

Schutzabschnitt 2 rdB – Bahn-km 17,45 bis 17,65

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung 11 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude/Wohneinheiten wäre eine 240 m lange und max. 6 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Alternativ wäre eine 180 m lange und max. 4 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit dem BüG erforderlich. Die Gesamtkosten würden dabei bei 498.000 Euro bzw. 426.000 Euro liegen.

Von dem erforderlichen Vollschutz (hier max. 6 m hohe SSW) wurden bautechnisch realisierbare Schallschutzwände von 6 m bis hinunter zu 2 m Höhe mit Abstufungen von jeweils 1 m (Hinweis EBA: es handelt sich bei den Höhenangaben jeweils um die in diesem Abschnitt max. gewählte Höhe der SSW – die Höhe kann von 2 m bis zu dem max. Wert variieren) näher untersucht.
Darüber hinaus wurden Kombinationen unterschiedlich hoher Schallschutzwände in Kombination mit dem BüG berechnet. Bei alleiniger Anwendung des BüG würden 5 Schutzfälle verbleiben bei Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) in Höhe von 135.000 Euro.
Als Vorzugsvariante wurde seitens der Antragstellerin das BüG in Kombination mit einer bis zu 4 m hohen Schallschutzwand (inklusive Erhalt der vorhandenen Schallschutzwand) vorgeschlagen.
Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dem Vorschlag der Antragstellerin an, da mit den dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen keine Schutzfälle verbleiben.
Die Umsetzung wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet.

Schutzabschnitt 3 rdB – Bahn-km 17,65 bis 17,90

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung 3 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäuden/Wohneinheiten wäre eine 100 m lange und 2 m hohe erforderlich. Alternativ wäre der Einsatz des BüG erforderlich. Die Gesamtkosten würden dabei bei 160.000 Euro bzw. 50.000 Euro liegen.
Darüber hinaus wurde noch eine 1 m hohe Schallschutzwand berechnet, die bei 3 verbleibenden Schutzfällen zu Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) von 139.000 Euro führen würde.
Als Vorzugsvariante wurde seitens der Antragstellerin das BüG vorgeschlagen.
Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dem Vorschlage der Antragstellerin aufgrund der hohen Effektivität (Einhaltung aller Grenzwerte) und Wirtschaftlichkeit an. Dies gilt, da bei der Anwendung des BÜG Kosten in Höhe von 16.666,67 Euro pro gelösten Schutzfall anfallen, während es bei der Errichtung der Vollschutzvariante Kosten in Höhe von 53.333,33 Euro pro gelösten Schutzfall wären.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Abschnitt für die Anwendung des BüG eigentlich zu kurz ist und nur Anwendung findend darf, wenn weitere Abschnitte angrenzen. Dies ist hier jedoch gegeben. Daher bestehen seitens des Eisenbahn-

Bundesamtes keine Bedenken.
Die Anwendung des BüG viergleisig von Bahn-km 17,1 bis 20,38 wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) angeordnet.

Schutzabschnitt 4 rdB – Bahn-km 18,1 bis 19,3

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung 216 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude/Wohneinheiten wäre eine 1110 m lange und max. 3 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Alternativ wäre eine 410 m lange und 2 m hohe in Kombination mit dem BüG erforderlich. Die Gesamtkosten würden dabei bei 1.770.000 Euro bzw. 1.088.000 Euro liegen.
Es wurde noch eine 2 m hohe Schallschutzwand berechnet, die bei 8 verbleibenden Schutzfällen zu Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) von 1.467.000 Euro führen würde. Darüber hinaus wurden Kombinationen unterschiedlich hoher bzw. langer Schallschutzwände in Kombination mit dem BüG berechnet. Bei alleiniger Anwendung des BüG würden 21 Schutzfälle verbleiben bei Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) in Höhe von 618.000 Euro.
Als Vorzugsvariante wurde seitens der Antragstellerin das BüG in Kombination mit einer 220 m langen und 2 m hohen Schallschutzwand vorgeschlagen. Durch die vorgeschlagene Vorzugsvariante verbleibt einer von insgesamt 216 Schutzfällen.
Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten dem Vorschlag der Antragstellerin an, da mit den dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen lediglich ein Schutzfall verbleibt. Die Kosten pro gelösten Schutzfall liegen mit 3.706,98 Euro in Bezug darauf, dass nur ein Schutzfall verbleibt, am günstigsten.

Um den verbleibenden Schutzfall durch aktive Schallschutzmaßnahmen beseitigen zu können, wären Mehrkosten von mindestens 93.000 Euro erforderlich, was für einen Schutzfall unverhältnismäßig ist. Die Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet.
Am Gebäude Rheindorfer Str. 169 c verbleiben Restbetroffenheiten. Es besteht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Eine entsprechende Nebenbestimmung (s.o.) wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Schutzabschnitt 5 rdB – Bahn-km 19,3 bis 19,6

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung 3 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude/Wohneinheiten wäre eine 210 m lange und max. 4 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Alternativ wäre eine 100 m lange und max. 3 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit dem BüG erforderlich. Die Gesamtkosten würden dabei bei 327.000 Euro bzw. 244.000 Euro liegen.

Von dem erforderlichen Vollschutz (hier max. 4 m hohe SSW) wurden bautechnisch realisierbare Schallschutzwände von 4 m Höhe bis 2 m Höhe mit Abstufungen von jeweils 1 m (Hinweis EBA: es handelt sich bei den Höhenangaben teilweise jeweils um die in diesem Abschnitt max. gewählte Höhe der SSW – die Höhe kann von 2 m bis zu dem max. Wert variieren) näher untersucht.

Darüber hinaus wurden Kombinationen unterschiedlich hoher Schallschutzwände in Kombination mit dem BüG berechnet. Bei alleiniger Anwendung des BüG würden 2 Schutzfälle verbleiben bei Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) in Höhe von 111.000 Euro.

Die Antragstellerin führt abschließend aus, dass bei Kosten von 109.000 Euro bzw. 81.333 Euro pro gelösten Schutzfall eine Verhältnismäßigkeit der Vollschutzvarianten nicht gegeben sei. Die Antragstellerin führt weiter aus, dass mit der im Schutzabschnitt 5 ldB vorgeschlagenen Variante und dem dort angesetzten BüG der Schutzabschnitt 5 rdB profitiere, so dass lediglich zwei Restbetroffenheiten verbleiben würden.

Nach Prüfung der für den Schutzabschnitt 5 ldB vorgesehenen Variante folgt das Eisenbahn-Bundesamt den Ausführungen der Antragstellerin und kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass eine geringe Anzahl an Schutzfällen relativ hohe Kosten gegenüberstehen. Die Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen für den hier erwähnten Schutzabschnitt 5 ldB wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet. Auf die Ausführungen diesbezüglich (s.u.) wird verwiesen.

An den Gebäuden Hansastr. 9b und 7 verbleiben Restbetroffenheiten. Es besteht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Eine entsprechende Nebenbestimmung (s.o.) wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Schutzabschnitt 6 rdB – Bahn-km 19,6 bis 19,8

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung 27 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitung betroffenen Gebäude/Wohneinheiten ist eine 200 lange und max. 6 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Alternativ wäre eine 188 m lange und max. 4 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit dem BüG erforderlich. Die Gesamtkosten würden dabei bei 440.000 Euro bzw. 398.400 Euro liegen.
Von dem erforderlichen Vollschutz (hier max. 6 m hohe SSW) wurden bautechnisch realisierbare Schallschutzwände von 6 m Höhe bis hinunter zu 2 m Höhe mit Abstufungen von jeweils 1 m (Hinweis EBA: es handelt sich bei den Höhenangaben teilweise jeweils um die in diesem Abschnitt max. gewählte Höhe der SSW – die Höhe kann von 2 m bis zu dem max. Wert variieren) näher untersucht.
Darüber hinaus wurden Kombinationen unterschiedlich hoher Schallschutzwände in Kombination mit dem BüG berechnet. Bei alleiniger Anwendung des BüG würden 4 Schutzfälle verbleiben bei Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) in Höhe von 112.000 Euro.
Als Vorzugsvariante wurde seitens der Antragstellerin das BüG in Kombination mit einer 175 m langen und bis zu 4 m hohen Schallschutzwand vorgeschlagen. Durch die vorgeschlagene Vorzugsvariante verbleibt einer von insgesamt 27 Schutzfällen. Laut Antragstellerin kann die in der Berechnung dargestellte Variante mit einer 188 m langen SSW und BüG aus technischen Gründen nicht umgesetzt werden, weshalb ein Schutzfall verbleibt.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten dem Vorschlag der Antragstellerin an, da durch die vorgeschlagene Maßnahme lediglich ein Schutzfall verbleibt und die Kosten pro gelösten Schutzfall lediglich 14.673,08 Euro betragen. Die Vollschutzvariante ohne BüG würde pro gelösten Schutzfall Kosten in Höhe von 16.296,30 Euro verursachen und darüber hinaus durch die Höhe der Schallschutzwand von 6 m zu einer zusätzlichen Zerschneidungswirkung führen.

Die Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet.
Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Abschnitt für die Anwendung des BüG eigentlich zu kurz ist und nur Anwendung finden darf, wenn weitere Abschnitte angrenzen. Dies ist hier gegeben. Daher bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken.

An dem Gebäude Hitdorfer Str. 52 verbleiben Restbetroffenheiten. Es besteht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Eine entsprechende Nebenbestimmung (s.o.) wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Schutzabschnitt 7 rdB – Bahn-km 19,8 bis 20,4

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung insgesamt 34 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude/Wohneinheiten ist eine 470 m lange und max. 12 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Alternativ wäre eine 450 m lange und max. 9 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit dem BüG erforderlich. Die Gesamtkosten würden dabei bei 1.912.920 Euro bzw. 1.652.619 Euro liegen. Von dem erforderlichen Vollschutz (hier max. 12 m hohe SSW) wurden Schallschutzwände von 12 m Höhe bis hinunter auf 2 m Höhe mit Abstufungen (Hinweis EBA: es handelt sich teilweise jeweils um die in diesem Abschnitt max. gewählte Höhe der SSW – die Höhe kann von 2 m bis zu dem max. Wert variieren) näher untersucht.

Darüber hinaus wurden Kombinationen unterschiedlich hoher Schallschutzwände in Kombination mit dem BüG berechnet. Bei alleiniger Anwendung des BüG würden 28 Schutzfälle verbleiben bei Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) in Höhe von 319.000 Euro.

Als Vorzugsvariante wurde von der Antragstellerin zunächst (Ursprungsverfahren) das BüG in Kombination mit einer 450 m langen und bis zu 6 m hohen Schallschutzwand vorgeschlagen. Durch die vorgeschlagene Variante wären 7 Schutzfälle verblieben bei Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) in Höhe von 1.423.600 Euro.

Während des ersten Erörterungstermins wurden Bedenken hinsichtlich des Schallschutzes im Bereich des unter Denkmalschutz stehenden ehemaligen Bahnhofsgebäudes in Langenfeld vorgetragen. Daher wurde seitens der Antragstellerin die schalltechnische Untersuchung überarbeitet um dem Denkmalschutz Rechnung zu tragen.

Als weitere Variante wurde daher die Ausbildung der oberen 3 m Schallschutzwand mit transparenten Wandelementen auf 55 m im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes untersucht. Die schalltechnische Untersuchung kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass es durch die transparenten Wandelemente zu unerwünschten Reflektionen auf der anderen Bahnseite kommen würde.

Als Vorzugsvariante wurde daher von der Antragstellerin die Errichtung eine bis zu 6 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit dem BüG und der Erhalt der

vorhandenen Schallschutzwand im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes vorgeschlagen. Durch die vorgeschlagene Variante verbleiben insgesamt 10 Schutzfälle. Im Vergleich zu der Vorzugsvariante im Ursprungsverfahren kommt es somit zu drei zusätzlichen Schutzfällen am ehemaligen Bahnhofsgebäude.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dem Vorschlag der Antragstellerin an. Die Kosten in Höhe von 52.232,29 Euro pro gelösten Schutzfall sind im Vergleich zu den anderen tatsächlich bautechnisch möglichen Varianten angemessen. Die vorgeschlagene Variante trägt im Übrigen dem Denkmalschutz am ehesten Rechnung (siehe hierzu auch Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes zu den Stellungnahmen der Stadt Langenfeld und des LVR-Amt für Denkmalpflege). Zwar führt diese Variante im Vergleich zur Ursprungsplanung zu drei zusätzlichen Schutzfällen, jedoch werden diese am ehemaligen Bahnhofsgebäude selbst ausgelöst. Transparente Wandelemente hätten, wie bereits dargestellt, zu unerwünschten Reflektionen auf der anderen Bahnseite geführt und eine durchgezogene, höhere Schallschutzwand hätte eine ausreichende Belichtung des Denkmals gefährdet bzw. dessen äußeres Erscheinungsbild negativ beeinflusst.

Darüber hinaus hätte nur eine höhere und längere Schallschutzwand > 6 m zu einer Reduzierung der Schutzfälle geführt. Schallschutzwände > 6 m scheiden konstruktionsbedingt aus (siehe hierzu auch Seite 51 der schalltechnischen Untersuchung) und würden auch zu einer zu starken optischen Zerschneidung des Landschaftsbildes bei gleichzeitig größerem Schattenfall führen. Auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte ist die Variante mit Gesamtkosten in Höhe von 1.283.575 Euro zu bevorzugen.

Die Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet.

An den Gebäuden Kolpingstr. 24, Christ-König-Weg 25, Christ-König-Weg 23, Christ-König-Weg 21 und Bahnhofstr. 40 verbleiben Restbetroffenheiten. Es besteht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

<u>Schutzabschnitt 1 ldB – Bahn-km 17,55 bis 17,65</u>

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung 2 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude/Wohneinheiten wäre eine 170 m lange und max. 3 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Die Gesamtkosten würden bei 257.000 Euro liegen.

Alternativ wäre der Einsatz des BüG erforderlich bei Gesamtkosten von 85.000 Euro.
Als Alternative wurde noch eine 170 m lange und 2 m hohe Schallschutzwand berechnet durch die 2 Schutzfälle verbleiben würden bei Gesamtkosten von 227.000 Euro.

Die Antragstellerin führt abschließend aus, dass bei Kosten von 128.500 Euro pro gelösten Schutzfall eine Verhältnismäßigkeit der Vollschutzvariante mit Schallschutzwand nicht gegeben sei.

Die Antragstellerin führt weiter aus, dass mit der im Schutzabschnitt 1 rdB vorgeschlagenen Variante und dem dort angesetzten BüG der Schutzabschnitt 1 ldB profitiere, so dass kein Schutzfall verbleiben würden.

Nach Prüfung der für den Schutzabschnitt 1 rdB vorgesehenen Variante folgt das Eisenbahn-Bundesamt den Ausführungen der Antragstellerin.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Abschnitt für die Anwendung des BüG eigentlich zu kurz ist und nur Anwendung finden darf, wenn weitere Abschnitte angrenzen. Dies ist hier jedoch gegeben. Dementsprechend bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken.

Die Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen für den hier erwähnten Schutzabschnitt 1 rdB wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet. Auf die Ausführungen diesbezüglich (s.u.) wird verwiesen.

<u>Schutzabschnitt 2 ldB – Bahn-km 18,2 bis 18,3</u>
Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung keine Schutzfälle ermittelt.
Mit der im Schutzabschnitt 4 rdB vorgeschlagenen aktiven Schallschutzmaßnahme profitiert der Schutzabschnitt 2 ldB. Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes bestehen diesbezüglich keine Bedenken.

<u>Schutzabschnitt 3 ldB – Bahn-km 18,85 bis 18,95</u>
Für den Schutzabschnitt wurde in der schalltechnischen Untersuchung ein Schutzfall ermittelt. Zum Vollschutz wäre eine 110 m lange und max. 3 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Die Gesamtkosten dabei würden dabei bei 152.000 Euro liegen.
Alternativ wäre der Einsatz des BüG erforderlich bei Gesamtkosten von 55.000 Euro.

Als Alternative wurde noch eine 110 m lange und 2 m hohe Schallschutzwand berechnet durch die 1 Schutzfall verbleiben würde bei Gesamtkosten von 146.000 Euro.

Die Antragstellerin führt abschließend aus, dass bei Kosten von 152.000 Euro pro gelösten Schutzfall eine Verhältnismäßigkeit der Vollschutzvariante mit Schallschutzwand nicht gegeben sei.

Die Antragstellerin führt weiter aus, dass mit der im Schutzabschnitt 4 rdB vorgeschlagenen Variante und dem dort angesetzten BüG der Schutzabschnitt 3 ldB profitiere, so dass kein Schutzfall verbleiben würde.
Nach Prüfung der für den Schutzabschnitt 4 rdB vorgesehenen Variante folgt das Eisenbahn-Bundesamt den Ausführungen der Antragstellerin.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Abschnitt für die Anwendung des BüG eigentlich zu kurz ist und nur Anwendung finden darf, wenn weitere Abschnitte angrenzen. Dies ist hier jedoch gegeben. Dementsprechend bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken.

Die Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen für den hier erwähnten Schutzabschnitt 4 rdB wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet. Auf die Ausführungen diesbezüglich (s.u.) wird verwiesen.

Schutzabschnitt 4 ldB – Bahn-km 18,95 bis 19,40

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung keine Schutzfälle ermittelt.
Mit der im Schutzabschnitt 4 rdB vorgeschlagenen aktiven Schallschutzmaßnahme profitiert der Schutzabschnitt 4 ldB. Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes bestehen diesbezüglich keine Bedenken.

Schutzabschnitt 5 ldB – Bahn-km 19,4 bis 19,7

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung 8 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude/Wohneinheiten wäre eine 315 m lange und max. 7 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Alternativ wäre eine 222 m lange und max. 6 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit dem Besonders überwachten Gleis erforderlich.

Die Gesamtkosten würden dabei bei 896.029 Euro bzw. 717.123 Euro liegen.
Von dem erforderlichen Vollschutz (hier max. 7 m hohe SSW) wurden bautechnisch realisierbare Schallschutzwände von 7 m Höhe bis hinunter zu 2 m Höhe mit Abstufungen von jeweils 1m m (Hinweis EBA: es handelt sich bei den Höhenangaben jeweils um die in diesem Abschnitt max. gewählte Höhe der SSW – die Höhe kann von 2 m bis zu dem max. Wert variieren) näher untersucht.
Darüber hinaus wurden Kombinationen unterschiedlich hoher Schallschutzwände in Kombination mit dem BüG berechnet. Bei alleiniger Anwendung des BüG würden 6 Schutzfälle verbleiben bei Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) in Höhe von 175.000 Euro.
Als Vorzugsvariante wurde seitens der Antragstellerin das BüG in Kombination mit einer bis zu 6 m hohen Schallschutzwand vorgeschlagen. Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dem Vorschlag der Antragstellerin an, da mit den dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen keine Schutzfälle verbleiben.
Die Umsetzung wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet.

Schutzabschnitt 6 ldB – Bahn-km 19,7 bis 19,8

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung insgesamt 2 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude/Wohneinheiten wäre eine 55 lange und 1 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Alternativ wäre das BüG erforderlich. Die Gesamtkosten würden dabei bei 60.500 Euro bzw. 27.500 Euro liegen. Als Vorzugsvariante wird seitens der Antragstellerin das BüG vorgeschlagen.
Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dem Vorschlag der Antragstellerin aufgrund der guten Effektivität (keine verbleibenden Schutzfälle) und der Wirtschaftlichkeit an.
Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Abschnitt für die Anwendung des BüG eigentlich zu kurz ist und nur Anwendung finden darf, wenn weitere Abschnitte angrenzen. Dies ist hier gegeben. Daher bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken.
Die Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet.

Schutzabschnitt 7 ldB – Bahn-km 20,1 bis 20,3

Für den Schutzabschnitt wurden in der schalltechnischen Untersuchung 48 Schutzfälle ermittelt. Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude/Wohneinheiten wäre eine 280 m lange und max. 13 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Alternativ wäre eine 280 m lange und max. 11 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit dem BüG erforderlich. Die Gesamtkosten würden dabei bei 1.385.000 Euro bzw. 1.246.043 Euro liegen.

Von dem erforderlichen Vollschutz (hier max. 13 m hohe Schallschutzwand) wurden Schallschutzwände von 13 bis hinunter zu 2 m Höhe mit Abstufungen (Hinweis EBA: es handelt sich bei den Höhenangaben teilweise um die in diesem Abschnitt max. gewählte Höhe der SSW – die Höhe kann von 2 m bis zu dem max. Wert variieren) näher untersucht.

Darüber hinaus wurden Kombinationen unterschiedlich hoher Schallschutzwände in Kombination mit dem BüG berechnet. Bei alleiniger Anwendung des BüG würden 48 Schutzfälle verbleiben bei Gesamtkosten (aktiver + passiver Schallschutz) in Höhe von 284.000 Euro.

Als Vorzugsvariante wurde seitens der Antragstellerin das BüG in Kombination mit einer 280 m langen und max. 6 m hohen Schallschutzwand vorgeschlagen.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dem Vorschlag der Antragstellerin an. Es verbleiben zwar 20 Schutzfälle, eine Verbesserung des aktiven Schallschutzes ist hier jedoch nicht möglich, da konstruktionsbedingt Schallschutzwände > 6 m ausfallen und somit die Verbindung mit dem BüG bereits die optimale Zusammenstellung darstellt.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Abschnitt für die Anwendung des BüG eigentlich zu kurz ist und nur Anwendung finden darf, wenn weitere Abschnitte angrenzen. Dies ist hier gegeben. Daher bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken.

Die Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer entsprechenden Nebenbestimmung (s.o.) in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet.

An den Gebäuden Auf der Klipp 2, Auf der Klipp 6, Auf der Klipp 1, Auf der Klipp 3, Katzbergstr. 2 und 2a verbleiben Restbetroffenheiten. Es besteht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Lärmschutz in Baulücken

Für den Bereich der Baulücke ist festzustellen, dass bei der geringen Anzahl an Schutzfällen (auf beiden Seiten der Bahn) und der Länge der Strecke aktive Schallschutzmaßnahmen nicht im Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

Bereich 20,6 bis 22,0

In diesem Bereich haben drei Gebäude (Ulmenweg 13, Stefenshovener Str. 72 und Tannenweg 6b) Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung an auf aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der geringen Anzahl von Schutzfällen und der Länge des dargestellten Abschnittes (fehlende Verhältnismäßigkeit) zu verzichten. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Bereich 22,0 bis 24,05

In diesem Bereich haben zwei Gebäude (An der Linde 16 und 18) Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung an auf aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der geringen Anzahl von Schutzfällen und der Länge des dargestellten Abschnittes (fehlende Verhältnismäßigkeit) zu verzichten. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.11.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Erschütterungen aus dem Baubetrieb werden von einer Vielzahl von Einflussgrößen und deren Wechselwirkungen beeinflusst, die nur schwer prognostiziert werden können. Im Unterschied zum Lärm mit seinem homogenen Übertragungsmedium Luft ist das Übertragungsmedium Baugrund bei Erschütterungen sehr inhomogen. Die üblichen Bodenuntersuchungen sind zu ungenau und zu großräumig, um daraus die Übertragung von Erschütterungen aus dem Baubetrieb exakt bestimmen zu können. Auch stehen zum Zeitpunkt der Planfeststellung weder das Bauverfahren noch die zum Einsatz kommenden Baumaschinen abschließend fest. Letztlich wird die tatsächliche Übertragung von Erschütterungen nur durch Probeversuche vor Ort ermittelt werden können. Die Ergebnisse diese Probeversuche sind gutachterlich zu begleiten und zu dokumentieren. Generell sind zur Vermeidung bzw. Verminderung

von Erschütterungen aus dem Baubetrieb vorrangig Bauverfahren einzusetzen, die als erschütterungsarm nach dem Stand der Technik einzustufen sind. Die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150-2 zum Schutz von Menschen in Gebäuden und der DIN 4150-3 zum Schutz von Bauwerken vor Erschütterungen aus dem Baubetrieb sind grundsätzlich einzuhalten. Bei einer durch Messungen nachgewiesenen Überschreitung dieser Werte bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG vorbehalten. In jedem Fall hat die Vorhabenträgerin einen Immissionsschutzverantwortlichen als Ansprechpartner vor Ort für die Nachbarschaft zu benennen und die Bauablaufdaten erschütterungsintensiver Arbeiten frühzeitig der Nachbarschaft mitzuteilen.

Zum Schutz vor Erschütterungen aus dem Baubetrieb wurde daher eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.5.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.11.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass mit den Antragsunterlagen eine erschütterungstechnische Untersuchung (Anlage 17.1) vorgelegt wurde. Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob es durch den Betrieb der künftig durchgehenden 4-gleisigen-Strecke zu einer Erhöhung der gegenwärtig auftretenden Erschütterungsimmissionen kommen wird. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es im Prognose-Planfall in keinem der exemplarisch untersuchten Gebäude (die vier messtechnisch untersuchten Gebäude stellen die am stärksten betroffenen Gebäude dar) zu einer Steigerung der Erschütterungsimmissionen kommen wird, die als „wesentlich Änderung“ einzustufen ist. Technische Vorsorgemaßnahmen werden hinsichtlich der zukünftigen schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen daher laut der Untersuchung nicht erforderlich. Ebenfalls ist eine grundrechtsrelevante Steigerung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen nicht gegeben.

B.4.11.5 Immissionen durch sekundären Luftschall

Auf den sekundären Luftschall findet § 1 i.V.m. § 3 BImSchG Anwendung. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gilt gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen nur nach Maßgabe der §§ 41 bis 43. Diese Vorschriften 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 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. Ebenfalls auf sekundären Luftschall nicht anwendbar sind die Beurteilungskriterien der TA Lärm. Die TA Lärm ist vor allem zur Anwendung im Einwirkungsbereich von ortsfesten gewerblichen Anlagen bestimmt. Sie zielt somit auf den Schutz vor spezifischen Emissionen gewerblicher Betriebe mit lang anhaltender und relativ konstanter Geräuscheinwirkung ab, welche beim Eisenbahnverkehr gerade nicht vorliegen. Für Schienenwege charakteristisch ist der Wechsel zwischen Immissionszeiträumen und Ruhephasen. Es ist demnach insgesamt festzuhalten, dass die TA Lärm für die Beurteilung des sekundären Luftschalls aus dem Schienenverkehr aus immissionsschutzrechtlicher und immissionsschutztechnischer Sicht nicht maßgeblich ist, da ihre Beurteilungsmaßstäbe den Kriterien des Verkehrslärms nicht in geeigneter Weise Rechnung tragen. 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. 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 in sehr engem Zusammenhang. Dies rechtfertigt eine zueinander korrespondierende Betrachtung und Behandlung beider Immissionen.

Die von der Antragstellerin mit den Antragsunterlagen vorgelegte erschütterungstechnische Untersuchung hatte die Aufgabe die schienenverkehrsinduzierten Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu ermitteln und zu beurteilen. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Einwirkungen aus sekundären Luftschallimmissionen durchgängig in einer Größenordnung liegen, die mit den jeweiligen Nutzungen verträglich sind. Weiter stellt die Untersuchung fest, dass es im gesamten Einwirkungsbereich des Vorhabens in keinem der untersuchten exemplarischen Gebäude zu einer „wesentlichen Änderung“ gegenüber der Vorbelastung kommen wird.

Erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen werden somit auch hinsichtlich der zukünftigen sekundären Luftschallimmissionen nicht erforderlich.

B.4.11.6 Immissionen durch elektromagnetische Felder

Beurteilungsgrundlage für die Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf den Menschen bildet die Sechsundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV). 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 der 26. BImSchV werden die Bahnstromoberleitungen als zu klassifizierende Niederfrequenzanlagen genannt. In § 3 Abs. 1 der 26. BImSchV werden Anforderungen an die Errichtung und den Betrieb von Niederfrequenzanlagen beschrieben; mit Verweis auf Anhang 1a der Verordnung wird die Einhaltung bestimmter Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte im Einwirkungsbereich der Niederfrequenzanlagen an Orten, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen gefordert.

Die im Anhang 1a der Verordnung genannten Grenzwerte betragen für die im Bereich der Bahnstromoberleitungen der Deutschen Bahn AG vorkommende Frequenz von 16 2/3 Hz:

- elektrischen Feldstärke (Effektivwert): 5 kV/m

- magnetische Flussdichte (Effektivwert): 300 µT

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 eingehalten.
Diese Feststellung gilt auch für die bestehende Bahntrasse. 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.

B.4.11.7 Stoffliche Immissionen

Während der Bauarbeiten können stoffliche Immissionen grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Daher wurden entsprechende Schutzmaßnahmen per Nebenbestimmung (vgl. A.4.5.4) vom Eisenbahn-Bundesamt angeordnet.

Hinsichtlich des Feinstaubs durch den Betrieb der Eisenbahnanlage weist das Eisenbahn-Bundesamt grundsätzlich darauf hin, dass es sich bei dem RRX um ein elektrisch betriebenes Schienenverkehrsfahrzeug handelt und es dementsprechend zu keinen lokalen Abgasemissionen kommt. Dementsprechend kann es betriebsbedingt nur zu lokalen Feinstaubbelastungen durch den Abrieb von Bremsen und, in geringerem Ausmaß, von Rädern, Schienen und Fahrdrähten kommen. Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz hat auf seiner Internetseite die Verursacher der Emissionen von Feinstaub in Bayern beispielhaft dargestellt. Laut Emissionskataster Bayern liegt der Anteil des Schienenverkehrs bei dem durch Verkehr emittiertem Feinstaub bei lediglich 4 Prozent. Unter Berücksichtigung das der Anteil des Straßenverkehrs (Emissionskataster Bayern bei dem durch Verkehr emittiertem Feinstaub) bei insgesamt 76 Prozent (42 Prozent durch den Straßenverkehr, 34 Prozent durch Aufwirbelungen im Straßenverkehr) liegt, trägt der Ausbau des Schienenverkehrs und damit eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene aktiv zu einer Reduktion der Feinstaubbelastung bei. Um das Thema Feinstaubbelastung abschließend beurteilen zu können, hat das Eisenbahn-Bundesamt auch den durch die Bezirksregierung Düsseldorf im August 2012 aufgestellten „Luftreinhalteplan Langenfeld“ gesichtet. Der Luftreinhalteplan legt die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen fest (§ 47 Abs. 1 BImSchG). Maßnahmen zur Verminderung von Feinstaubbelastungen werden in dem Luftreinhalteplan jedoch nicht dargestellt.
Das Eisenbahn-Bundesamt hält daher abschließend fest, dass das Bauvorhaben aktiv zur Reduktion von Feinstaubbelastungen im Verkehrssektor beiträgt und daher nicht zu beanstanden ist.

B.4.12 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Im Zuge der Bauausführung fallen Aushubmaterialien sowie Altschotter, Schwellen, Schienen und weitere Stoffe an. Die Entsorgung der anfallenden Materialien erfolgt entsprechend den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes, insbesondere unter Beachtung des Grundsatzes des Vorrangs der Verwertung vor der Beseitigung.

Die von den beteiligten Behörden mitgeteilten Auflagen zur Abfallwirtschaft, zu Altlasten und zum Bodenschutz wurden in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

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

B.4.13 Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet befindet sich die archäologische Fundstelle 1703 001. Zum Schutz der Fundstelle wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen. Darüber hinaus ist das ehemalige Bahnhofsgebäude in der Bahnhofsstr. 40 in der Denkmalliste Langenfeld eingetragen. Um die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen, wurde die Planung diesbezüglich während des Verfahrens (1. Deckblatt) angepasst. Auf die diesbezüglich ergangenen Entscheidungen (u.a. Stellungnahme der Stadt Langenfeld) wird verwiesen.

B.4.14 Brand- und Katastrophenschutz

Bei der Planung fand in den Bereichen, die von einer wesentlichen Änderung gem. der aktuellen Richtlinie des EBA „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ betroffen sind, diese Anwendung.
Die zur Umsetzung des Sicherheits- und Rettungskonzeptes erforderlichen baulichen Maßnahmen wie z.B. Zufahrten und Wendeanlagen wurden in den Antragsunterlagen entsprechend dargestellt und werden hiermit planfestgestellt.

B.4.15 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Planungsbereich verlaufen die im dicht besiedelten Raum üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen. Die vorhandenen Leitungen, Kabel und Kanäle wurden in den Leitungslageplänen (Anlage 12) und im Bauwerksverzeichnis (Anlage 8) aufgeführt.

Der Neubau des vierten Gleises hat darüber hinaus die Verlegung einer Ferngasleitung erforderlich gemacht. Die Umverlegung der Ferngasleitung wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als notwendige Folgemaßnahme im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses genehmigt und ist mit der Ferngasleitungsbetreiberin umfangreich abgestimmt worden (siehe auch B.4.22.29).

Der Planfeststellungsbeschluss enthält im verfügenden Teil eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) zum Schutz der Leitungen, Kabel und Kanäle.

B.4.16 Straßen, Wege und Zufahrten

Parallel verlaufende Straßen und Wege sind nicht vom Umbauten oder Verlegungen betroffen. Straßen und Wege sind jedoch in das Baustraßen- und Zuwegungskonzept einbezogen worden (siehe Anlage 11).

Zum Schutz vor negativen Auswirkungen auf vorhandene Straßen und Wege durch das Bauvorhaben wurde eine entsprechende Nebenbestimmung (s.o.) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.17 Kampfmittel

Zum Schutz vor Kampfmitteln wurde eine entsprechende Nebenbestimmung (s.o.) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Diese sieht u.a. eine baubegleitende Kampfmittelüberwachung durch einen Feuerwerker vor.

B.4.18 Sonstige öffentliche Belange

Sonstige öffentliche Belange wurden unter dem Punkt „Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange“ (s.u.) abgewogen.

B.4.19 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Von den Baumaßnahmen sind sowohl Fremdgrundstücke als auch bahneigene Grundstücke betroffen. Die betroffenen Flächen sind mit ihren jeweiligen Flächeninanspruchnahmen (Art und Umfang) in den Anlage 9 und 10 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 des im Interesse der Allgemeinheit liegenden zweigleisigen Ausbaus der Strecke 2670 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, d.h. des Schienenwegs einschließlich seiner Nebenanlagen, 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 Grunderwerbsunterlagen 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.4.20 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

B.4.20.1 Privateinwendung P 1

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 04.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Hiermit zeigen wir an, dass wie im o. g. Planvorhaben die rechtlichen Interessen des P 1 vertreten. Eine auf uns lautende Vollmacht ist in der Anlage beigefügt.

Gegen das o. g. Planvorhaben erhebt P 1 folgende Einwendungen:
P1 ist Bewirtschafter eines landwirtschaftlichen Betriebes im Vollerwerb. Er bewirtschaftet u. a. die landwirtschaftliche Nutzfläche in der Gemarkung Berghausen, Flur 14, Flurstück 963.
Gemäß den ausliegenden Planunterlagen ist beabsichtigt, parallel zu den vorhandenen Gleisanlagen am Rande dieser Parzelle eine Baustraße zu errichten. Die durch P 1 bewirtschaftete Fläche erstreckt sich dabei über die Kilometer ca. 21,0 bis ca. 21,25 km. P 1 hat die vorgenannte landwirtschaftliche Nutzfläche langfristig gepachtet. Es handelt sich bei der vorgenannten Parzelle um einen hochwertigen Ackerlandboden. Darauf wird im Fruchtwechsel Getreide, Zuckerrüben und Raps angebaut. P 1 wehrt sich grundsätzlich gegen die Inanspruchnahme der durch ihn angepachteten bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzfläche. Aufgrund der Flächenknappheit der für die Landwirtschaft zur Verfügung stehenden Parzellen ist auch P 1 auf diese landwirtschaftliche Nutzfläche angewiesen, welche nunmehr mit einer Baustraße überbaut werden soll.

P 1 wendet sich daher gegen die Inanspruchnahme des Flurstückes 936. Neben dem Ertragsausfall ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass P 1 die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzfläche für die Beantragung von Prämienrechten nach der EU-Agrarreform benötigt. Nur mit der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen ist ihm die Aktivierung dieser sog. GAP Zahlungsansprüche möglich. Für den Fall der Inanspruchnahme der geplanten Flächen ist neben dem Ertragsausfall somit auch der Verlust der Auszahlung der für diesen Teilbereich aktivierbaren EU-Prämienrechte zu beklagen. Weiterer Nachteil durch die Anlage der Baustraße ist, dass eine Verkleinerung der Fläche stattfindet. Dies führt zu entsprechenden Erschwernissen in der Bewirtschaftung für P 1. Aus vorgenannten Gründen wird beantragt, die Baustraße nicht in den vorgenannten Bereichen zu verlegen. Hilfsweise wird beantragt, die Antragstellerin zu verpflichten, die durch die Inanspruchnahme der Fläche entstehenden vorbeschriebenen finanziellen Beeinträchtigungen des P 1 zu

entschädigen. Dies gilt gleichlautend für vorrübergehende Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Nutzflächen, welche P 1 bewirtschaftet.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Baustraße ist für den Bau des vierten Gleises zwingend erforderlich. Die Entschädigung der Grundstücke erfolgt außerhalb des Verfahrens im Rahmen des Grunderwerbverfahrens.

Der Vorhabenträger geht davon aus, dass es sich hierbei um einen Schreibfehler handelt. Es ist keine Inanspruchnahme des Flurstückes 936 vorgesehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Antragsunterlagen überprüft und ebenfalls festgestellt, dass das Flurstück 936 in der Gemarkung Berghausen, Flur 14 durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen wird. Das Eisenbahn-Bundesamt geht daher ebenfalls von einem Schreibfehler aus.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Flächeninanspruchnahme im Rahmen der Deckblattverfahren geändert worden ist. Die Änderungen stellen sich wie folgt dar:

Flur 14, Flurstück 963

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	1372	0	0
1. Deckblatt	1468	0	1667
2. Deckblatt	154	1314	2981

Das Vorhaben sieht für das Flurstück (Stand 2. Deckblatt) während der Bauzeit die Errichtung einer Baustraße sowie einer Baustelleneinrichtungsfläche vor. Der LBP sieht für den Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche eine Rekultivierung vor (Maßnahme A 6), während der Bereich der Baustraße die Anlage einer Ruderalflur (Maßnahme A 4) vorsieht. Darüber hinaus soll ein Wendehammer dauerhaft auf dem Flurstück errichtet werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass die Anlegung der Baustraße und der Baustelleneinrichtungsfläche für die im direkten Umfeld geplanten Baumaßnahmen erforderlich ist. Da die Maßnahme A 4 auch grundsätzlich auf Flächen vorgesehen wurde,

die in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang zu geeigneten Zauneidechsenlebensräumen stehen, sieht das Eisenbahn-Bundesamt die Flächeninanspruchnahme ebenfalls als erforderlich an. Hinsichtlich der dauerhaften Flächeninanspruchnahme für den Wendehammer kommt das Eisenbahn-Bundesamt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die Fläche für den Wendehammer besonders geeignet ist, da in diesem Bereich sich derzeit eine Brachfläche um einen Sendemast befindet und daher landwirtschaftliche nutzbare Flächen auf einem anderen Grundstück (siehe hierzu auch die Seiten 75 ff 1. EÖT) nicht in Anspruch genommen werden müssen.

Für die Flächeninanspruchnahmen, den ausgelösten Ertragsausfall, die Erschwernisse aus der Bewirtschaftung und den Verlust hinsichtlich der aktivierbaren EU-Prämienrechte steht dem Pächter unter Berücksichtigung seines Pachtvertrages ein Entschädigungsanspruch zu. Die Vorhabenträgerin ist gehalten, die Höhe der Entschädigung mit dem Einwender im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens zu regeln. Für den Fall, dass diese Regelung nicht zu Stande kommen sollte, wird ein auf Kosten der Vorhabenträgerin bestellter anerkannter Sachverständiger die Höhe der Entschädigung feststellen.

Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 bzw. die Nebenbestimmung A.4.11 wird verwiesen.

Argument 2

Darüber hinaus ist beabsichtigt, im parallelen Bereich der vorgenannten beabsichtigten Baustraße die Maßnahme A 4 zu realisieren. Im Rahmen dieser Ausgleichsmaßnahme sollen entlang der Bahntrasse nach Abschluss der Bauarbeiten auf einem Teil der baubedingt in Anspruch genommenen Flächen Ruderalfluren durch gelenkte Sukzessionen angelegt werden. Dabei sollen "geeignete Saatgutmischungen" angesäht werden. Anschließend soll die Fläche der Sukzession überlassen werden. Zwar ist laut den ausgelegten Planunterlagen beabsichtigt, den Unterhaltungszeitraum gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG entsprechend dauerhaft zu pflegen, um die angestrebte ökologische Funktion der Kompensationsmaßnahme dauerhaft sicherzustellen. Dabei sollen die Flächen in Anpassung an die standörtliche Entwicklung gemäht werden. Nach Entwicklung einer geschlossenen, artenreichen Pflanzendecke soll eine Maht alle drei bis fünf Jahre (nach dem 15.09.) erfolgen. Die Schnitthöhe soll über 10 cm betragen. Das Mähgut soll nach 1 - 3 Tagen abtransportiert werden. Teilbereiche der Fläche sollen als Rückzugsraum für die Zauneidechse von der Maht ausgenommen sein. Die vorgenannte Maßnahme soll von dauerhafter Art sein.

Gegen die vorgenannte Maßnahme bestehen grundsätzliche Bedenken.
P 1 wird die daran angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen weiterhin ackerbaulich bewirtschaften. Es bestehen aus vergleichbaren Fällen erhebliche Bedenken, dass durch die Anlage dieser Ausgleichs- bzw. Kompensationsmaßnahmen Verunkrautungen (insbesondere beispielsweise Bärenklau, Jakobskreuzkraut etc.) dieser Ausgleichsflächen und damit einhergehend Beeinträchtigungen benachbarter landwirtschaftlicher Parzellen (Samenflug, Verwurzelungen etc.) erfolgen. Es wird daher beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, dafür Sorge zu tragen, dass keinerlei Beeinträchtigungen der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen erfolgen. Hilfsweise wird beantragt, der Antragsteller in aufzugeben, jegliche Beeinträchtigungen zu entschädigen.
In diesem Zusammenhang wird angeregt, die Maht wesentlichen häufiger als in den ausliegenden Planunterlagen dargestellt beabsichtigt, vorzunehmen.

Gegenäußerung zu Argument 2
Bei der Maßnahme A 4 handelt es sich um die „Anlage von Ruderalfluren“ mit dem Ziel, sonnenexponierte, trockene Standorte als Lebensraum u.a. für Reptilien (Zielart Zauneidechse) zu schaffen. Die Zauneidechse besitzt im Untersuchungsraum zum PFA 1.3 eine besondere artenschutzrechtliche Relevanz (vgl. Unterlage 14.6 Artenschutzbeitrag) und ihre Betroffenheit stellt auch im LBP (Unterlagen 14.1 bis 14.5) einen Hauptkonflikt dar. Bei der Ableitung des Maßnahmenkonzeptes ist sie daher eine planungsrelevante Zielart (vgl. LBP, Kap. 7.1).

Die Maßnahme A 4 wurde grundsätzlich auf Flächen vorgesehen, die in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang zu geeigneten Zauneidechsenlebensräumen stehen. Sie führt damit zusammen mit den weiteren Zauneidechsenmaßnahmen (A 1CEF, A 7CEF, A 8) zu einer Aufwertung der Lebensraumstrukturen der Art. Sie wurde - mit Ausnahme von Teilen der Fläche zwischen dem Widdauensee und der Bahntrasse - ausschließlich auf Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen, d.h. auf Flächen, die bereits während der Bauphase beansprucht werden.

Im Bereich der vom Einwender angesprochenen Fläche handelt es sich um die Entwicklung eines sog. „Trittsteinbiotops“, das die bereits vorhandenen Vernetzungsstrukturen entlang der bestehenden Bahnlinie optimiert und für eine verbesserte Ausbreitung der Tiere sorgt. Des Weiteren liegt die Maßnahmenfläche in der Nähe eines Bereiches, der besonders für Zauneidechsen geeignet ist (vgl. LBP, Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 14.3), Blatt 2: Probefläche Nr. 17).

Die Maßnahmenfläche dient darüber hinaus auch anderen bodenmobilen Arten als Vernetzungsstruktur und Lebensraum.

Auf Ackerflächen, die einer regelmäßigen ackerbaulichen Bewirtschaftung unter Einsatz von Herbiziden unterliegen, kann das Jakobskreuzkraut nicht einwandern. Anders sieht es auf Grünland oder Brachflächen aus. Die Vermehrung des Jakobskreuzkrautes auf Grünland oder Brachflächen aber allein den landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzulasten, ist nicht nachvollziehbar. Niemand kann eine Ausbreitung des Jakobskreuzkrautes gänzlich ausschließen oder völlig verhindern. Die Gefahr besteht auch ohne das Bauvorhaben und die LBP-Maßnahmen. Daher ist die Forderung des Landwirtschaftsverbandes, jegliche Beeinträchtigungen zu entschädigen, zurückzuweisen. Für eine Entschädigung fehlt es jedenfalls an einer Rechtsgrundlage.

Das vorgesehene Pflegekonzept schreibt eine Mahd alle 3 - 5 Jahre (nach dem 15.09.) vor mit einer Schnitthöhe > 10 cm und einem Abtransport des Mähgutes nach 1-3 Tagen. Teilbereiche sind dabei als Rückzugsraum für die Zauneidechse von der Mahd auszunehmen. Eine häufigere Mahd ist aus naturschutzfachlicher Sicht nicht zielführend, da nur durch die Sicherung eines ausreichenden Blühangebotes, welches wiederum zu einem ausreichenden Insektenangebot führt, eine ausreichende Futtergrundlage für die Zauneidechse gesichert werden kann.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung des Einwenders der Antragstellerin aufzugeben, dafür Sorge zu tragen, dass seine gepachtete landwirtschaftliche Nutzfläche nicht durch eine möglicherweise stattfindende Verunkrautung der Ausgleichsfläche beeinträchtigt wird, wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgewiesen. Ebenfalls wird die Forderung, hilfsweise jegliche Beeinträchtigung zu entschädigen, zurückgewiesen. Wie von der Antragstellerin ausgeführt, besteht die Gefahr einer Ausbreitung von Unkräutern auch ohne das Bauvorhaben und die damit verbundene LBP-Maßnahme. Ein Nachweis (z.B. eine fachspezifische Veröffentlichung oder Studie) für einen Zusammenhang von entsprechenden LBP-Maßnahmen und der Verunkrautung von intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen wurde seitens des Einwenders darüber hinaus nicht vorgebracht.

Über die Anregung die Maht wesentlich häufiger als in den ausliegenden Planunterlagen dargestellt vorzunehmen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht entschieden, da es

sich lediglich um eine Anregung handelt. Die von der Antragstellerin diesbezüglich vorgebrachte Sicherstellung einer ausreichenden Futtergrundlage ist jedoch nachvollziehbar.

Argument 3

Grundsätzlich wird angeregt, dass die Vornahme von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen möglichst auf wechselnden Flächen stattfinden sollte. Eine entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme sollte möglichst nicht dauerhaft auf ein und derselben Stelle durchgeführt werden. Insofern wird angeregt, sog. Betriebsintegrierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen/Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen. Diese haben den wesentlichen Vorteil, dass sie im Rahmen der betrieblichen Fruchtfolge entsprechend mit berücksichtigt werden können. Dadurch wird eine dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang ist somit auch sichergestellt, dass solche Maßnahmen dauerhaft umgesetzt werden können. Wir empfehlen diesbezüglich Kontakt mit der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft aufzunehmen, welche sich diesen Aufgaben verpflichtet hat. Die Stiftung Rheinische Kulturlandschaft ist entsprechend auch als Maßnahmenträgerin im Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen aufgeführt (Kontakt: www. Rheinische-Kulturlandschaft.de).

Gegenäußerung zu Argument 3

Eine Rotation der Maßnahme, d.h. ein Wechsel der Lage der Maßnahme mit der Fruchtfolge, ist aufgrund des Maßnahmenziels nicht möglich. Die Maßnahme wurde bewusst angrenzend an die bestehende Bahnlinie gelegt, um ein Trittsteinbiotop insbes. für Zauneidechsen zu schaffen, die die Bahnlinie als Wander-/Ausbreitungskorridor nutzen.

Grundsätzlich ist vom Vorhabenträger vorgesehen, mit der vom Einwender angesprochenen „Stiftung Rheinische Kulturlandschaft“ Kontakt aufzunehmen und diese in die Umsetzung der Maßnahmen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen einzubeziehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt die Anregung des Einwenders zur Kenntnis und weist darauf hin, dass ein Wechsel der Lage der Maßnahme aufgrund des Entwicklungsziels der Maßnahme (siehe LBP) nicht möglich ist. Da es sich hierbei um eine Anregung handelt, ist eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht erforderlich.

Argument 4

P 1 fordert, der Antragstellerin aufzugeben, für die Inanspruchnahme der von ihm bewirtschafteten Flächen ihm entsprechende Ausgleichsflächen zur Verfügung zu stellen.

Diese Zurverfügungstellung von entsprechenden Ausweichflächen hat sich an der hochwertigen Qualität der durch ihn derzeit bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzfläche zu orientieren.

Gegenäußerung zu Argument 4

Der Vorhabenträger wird vor Beginn der Bauphase zwecks Verhandlungen auf den Eigentümer zugehen. Im Zuge dessen wird auch die Möglichkeit von Ausgleichsflächen geprüft und erörtert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist die Forderung des Einwenders zurück. Ein Anspruch auf Ersatzland besteht nur im Falle einer nachgewiesenen Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Vollerwerbslandwirten. Eine entsprechende Einwendung hat der Einwender nicht vorgetragen. Seitens der Antragstellerin wurde jedoch zugesagt im Interesse des Einwenders die Möglichkeit von Ausgleichsflächen zu prüfen.

Argument 5

Weiterhin fordert P 1, der Antragstellerin im Planfeststellungsbeschluss folgende Auflagen zu erteilen:

- Vor Beginn jeglicher Baumaßnahmen in der Mutterboden abzuschieben und getrennt zu lagern.

- Ferner ist der derzeitige Zustand der in Anspruch genommenen Flächen in vollem Umfang wieder herzustellen.
- Für Bodenverdichtungen haftet die Antragstellerin zeitlich unbegrenzt.

- Weiterhin ist sicherzustellen, dass die Zuwegung und Bewirtschaftung der Parzellen, welche an die in Anspruch genommenen Parzellen angrenzen, jederzeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten auch während der Bauphase ungehindert erfolgen kann.

Wegen der Inanspruchnahme der bewirtschafteten Pachtflächen sollte sich die Antragstellerin sowohl mit dem Eigentümer als auch mit dem Bewirtschafter rechtzeitig vor Inanspruchnahme wegen der zustehenden Entschädigungen und Pachtaufhebungsentschädigungen zwecks Verhandlungen in Verbindung setzen.

Die Geltendmachung weiterer Einwendungen im Erörterungstermin wird ausdrücklich vorbehalten.

Gegenäußerung zu Argument 5

Die genannten Auflagen zur Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss werden z.T. bereits über die Maßnahmenblätter des LBP (vgl. Unterlage 14.1, Maßnahme V 1: Abtrag des Oberbodens von allen Auftrags- und Abtragsflächen und separate Zwischenlagerung; Maßnahme V 2: Rekultivierung von Boden auf allen temporären Bauflächen nach Abschluss der Baumaßnahme) erfüllt.

Die Flächen werden nach Beendigung der Bauzeit durch den Vorhabenträger wieder hergestellt und in einem gemeinsamen Abnahmetermin dem Flächeneigentümer übergeben. Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen werden entsprechend der vorherigen Nutzung rekultiviert, das heißt gelockert, wenn nötig tiefgründig gepflügt oder mit einem Haken tiefgründig aufgerissen. Sollte dies nicht möglich sein, so erhält der Eigentümer einmalig eine Entschädigung für die Grundstückswertminderung.
- Die Zuwegung und Bewirtschaftung der an die in Anspruch genommenen, angrenzenden Parzellen ist durch die aktuelle Planung nicht gefährdet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage 1 ist, wie von der Antragstellerin dargestellt, bereits Bestandteil der Maßnahme V1 (LBP Seite 92). Da die Umsetzung des LBP Antragsgegenstand ist, ist eine zusätzliche Aufnahme der Forderung nicht erforderlich. Die Rekultivierung von temporär in Anspruch genommenen Flächen wird ebenfalls im LBP (u.a. V2) dargestellt. Die Aufnahme der Auflage 2 ist daher ebenfalls nicht erforderlich. Eine zeitlich unbegrenzte Haftung für Bodenverdichtungen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgewiesen. Wie von der Antragstellerin beschrieben, werden die Flächen nach Beendigung der Bauzeit durch den Vorhabenträger wieder hergestellt und in einem gemeinsamen Abnahmetermin dem Flächeneigentümer übergeben. Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen werden entsprechend der vorherigen Nutzung rekultiviert, das heißt gelockert, wenn nötig tiefgründig gepflügt oder mit einem Haken tiefgründig aufgerissen. Sollte dies seitens der Antragstellerin

nicht möglich sein, so steht dem Eigentümer eine Entschädigung für die Grundstückswertminderung zu. Diesbezüglich verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Ausführungen zum Punkt B.4.20 „Inanspruchnahme von Grundeigentum“.
Die Forderung hinsichtlich der ungehinderten Zuwegung und Bewirtschaftung wurde vom Eisenbahn-Bundesamt als Nebenbestimmung (vgl. A.4.9) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.
Hinsichtlich der Entschädigung verweist auf die Nebenbestimmung A.4.11.

B.4.20.2 Privateinwendung P 2

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 31.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Wir sind unbedingt für die Errichtung einer Lärmschutzwand. Es ist jetzt schon teilweise nicht möglich im Garten ohne "Zug"-Unterbrechung ein Gespräch zu führen. An Telefonieren ist gar nicht zu denken. Die Züge fahren bis spät in die Nacht mit hohem Tempo und morgens um 05:00 Uhr rollt der erste Güterzug über die Gleise. Dies alles macht ein Schlafen bei offenem Fenster fast unmöglich. Wir wohnen nun seit 6 Jahren in Langenfeld und fühlen uns dort sehr wohl, allerdings wäre die Errichtung einer weiteren Trasse mit noch mehr Bahnverkehr ein Grund dort wieder wegzuziehen. Die Lebensqualität sollte durch Lärmschutzmaßnahmen unbedingt verbessert werden.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Diese durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (Schall) werden Gesundheitsbeeinträchtigungen ausgeschlossen. Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen sind in keinem Fall zu befürchten. Dies gilt auch für das Gebäude auf der Rheindorfer Str. X.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 2 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

B.4.20.3 Privateinwendung P 3

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld erhebe ich, als Anwohner, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Diese durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Im Gebäude auf der Rheindorfer Str. X ist gemäß Gutachten weder tagsüber noch nachts mit einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte zu rechnen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 3 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.
Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.4 Privateinwendung P 4

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld erhebe ich, als Anwohner, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Diese durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Im Gebäude auf der Rheindorfer Straße X ist gemäß Gutachten weder tagsüber noch nachts mit einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte zu rechnen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 4 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.
Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.5 Privateinwendung P 5

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld erhebe ich, als Anwohner, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Diese durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Im Gebäude auf der Rheindorfer Straße X ist gemäß Gutachten weder tagsüber noch nachts mit einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte zu rechnen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 5 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.6 Privateinwendung P 6

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 22.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Ich bin mit meiner Familie Anwohner der schon jetzt bestehenden S-Bahnstrecke "Köln - Essen (S6)" in Langenfeld-Berghausen. Schon jetzt besteht trotz bestehender Lärmschutzmaßnahmen eine erhebliche Lärmbelästigung durch an Langenfeld- Berghausen vorbeifahrende Züge der Deutschen Bundesbahn und des VRR.

Gegen die geplante Vorbeiführung des RRX auf der bestehenden bzw. dann ausgebauten Gleisstrecke in diesem Bereich bestehen aus meiner Sicht erhebliche Bedenken durch eine dann wesentlich erhöhte Lärmbelästigung der Anwohner, somit auch für uns.

Ich fordere hiermit Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften im Bereich Langenfeld-Berghausen hinausgehen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Diese durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 6 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders gehört nicht dazu. Die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mangels einer gesetzlichen Grundlage zurückgewiesen.

B.4.20.7 Privateinwendung P 7

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 30.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1
Gegen das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bekanntgegebene Vorhaben "Rhein-Ruhr-Express (RRX), Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3, Leverkusen-Rheindorf - Langenfeld-Berghausen" erhebe ich die folgenden Einwände:

1. Fehlender Haltepunkt des RRX in Langenfeld:

Zur Verbesserung der Verkehrs-Infrastruktur für die Bürger Langenfelds ist ein Halt überregional verkehrender Eisenbahnen in Langenfeld seit langem überfällig. Dadurch würde sich die Fahrzeit vieler Pendler nach Düsseldorf erheblich verkürzen und die Attraktivität des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) zunehmen. Das vorliegende Konzept des RRX sieht dagegen nicht nur keinen Haltepunkt in Langenfeld vor, sondern verzichtet auf den Halt

in Düsseldorf-Benrath. Da zeitgleich mit der Einführung des RRX die bestehenden Regionalbahn-Verbindungen eingestellt werden, verschlechtert sich das ÖPNV-Angebot in Richtung Düsseldorf erheblich.

Gegenäußerung zu Argument 1

Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.

Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darüber hinaus darauf hin, dass mit dem Beschluss des Bundestags zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 2. Dezember 2016 der Halt in Düsseldorf-Benrath Teil des Ausbaukonzepts für den RRX wurde.

Argument 2

Völlig unzureichende Untersuchung der Lärmauswirkungen:

Die vorliegenden Planungen haben die Auswirkungen der Lärmentwicklung durch die neuen Züge nur in einem Abstand von ca. 300 Metern zu jeder Seite der Bahntrasse berücksichtigt. Da aber bereits jetzt der Lärm, der v. a. durch den Güterverkehr auf der Bahnstrecke Düsseldorf-Köln und auf der durch Langenfeld-Richrath führenden Strecke erzeugt wird, in meinem Wohnhaus nicht zu überhören ist, ist die in der Planung vorgenommene Begrenzung des Untersuchungsraumes nicht akzeptabel. Stattdessen sind die Auswirkungen des bereits bestehenden und des durch den RRX hinzukommenden Lärms in

einem seitlich der Bahntrasse verlaufenden Streifen von jeweils mindestens drei Kilometern Breite zu untersuchen. Sämtliche technisch möglichen Lärmschutzeinrichtungen sind in die Planung mit einzubeziehen. Dabei soll nicht nur die Minimierung des durch den RRX zusätzlich entstehenden Lärms, sondern eine deutliche Verbesserung der jetzt bestehenden Situation erreicht werden.

Gegenäußerung zu Argument 2

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 26.09.2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990". Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich aus dem Vergleich der für den prognostischen Verkehr ermittelten Lärmpegel (Beurteilungspegel) mit den nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerten (IGW). Liegen keine Überschreitungen dieser Immissionsgrenzwerte vor, so besteht keine Notwendigkeit (Rechtsanspruch) von Lärmschutzmaßnahmen.

Der Untersuchungsraum wurde gemäß den auftretenden Immissionen aus dem Schienenverkehr bestimmt (Prognosebetriebsprogramm 2025). Es wurde ein Korridor von bis zu 1.000 m Breite ermittelt in dem alle relevanten Immissionsorte erfasst und im schalltechnischen Gutachten entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit berücksichtigt wurden.

Bei der Planung der Lärmschutzeinrichtungen werden sowohl die akustische Effektivität und die Wirtschaftlichkeit als auch örtliche Restriktionen berücksichtigt und im Rahmen dessen auch Alternativen geprüft.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Aus der Isophonenkarte und den Hausbeurteilungskarten (Anlage 16) ist erkennbar, dass bereits der untersuchte Korridor von 1.000 m deutlich größer ist als der Bereich, in dem Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu erwarten sind. Die Forderung hinsichtlich eines breiteren Korridors wird daher zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach „einer deutlichen Verbesserung der jetzt bestehenden Situation“ weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass über die gesetzlichen Vorgaben hinaus kein Anspruch auf Schallschutz besteht und die gesetzlichen Vorgaben im Rahmen

des Vorhabens eingehalten werden.

Argument 3
Keine bürgerfreundliche Form der Offenlegung der Planungen:

Die Offenlegung der Planungen für den PFA 1.3 erfolgte in der Form, dass die von der Bahn erstellten Pläne im Internet veröffentlicht wurden. Diese Pläne sind aber für den Laien weitgehend unverständlich. Außerdem macht der große Umfang der Unterlagen einen immensen Zeitaufwand erforderlich, für den der Bürger in seiner Freizeit kaum ausreichenden zeitlichen Spielraum zur Verfügung haben dürfte. Eine von neutraler Seite erstellte verständliche zusammenfassende Erläuterung der Planungsunterlagen ist für eine ernsthaft gewollte Bürgerbeteiligung unerlässlich. In der hier gewählten Form hat die Offenlegung der Planungsunterlagen eher den Effekt, den Bürgern eine Beteiligung an dem Planungsverfahren zu erschweren bzw. sogar zu verleiden. Aus den hier genannten Gründen ist die vorliegende Planung abzulehnen.

Gegenäußerung zu Argument 3
Die Offenlegung der Unterlagen erfolgte, wie gesetzlich vorgeschrieben, nach einer vorherigen Bekanntgabe in den örtlichen Medien im Rathaus der Stadt Langenfeld. Hier hatte jeder Bürger die Gelegenheit, Einsicht in die Unterlagen zu nehmen. Bei Fragen bestand die Möglichkeit, sich an die Mitarbeiter der Stadt Langenfeld sowie an die Vorhabenträger zu wenden.

Im Zeitraum der Offenlage erfolgte zudem auf freiwilliger Basis die Zurverfügungstellung der Unterlagen im Internet. Damit bestand die Möglichkeit die Unterlagen auch unabhängig von den Öffnungszeiten der Stadt und örtlich ungebunden einzusehen.

Zusätzlich wurde durch den Vorhabenträger vor der Offenlage eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt, an der nach der Erläuterung des Vorhabens jeder Bürger seine Fragen und Anregungen einbringen konnte.
Eine Reduzierung des Umfangs der Unterlagen ist aufgrund der Komplexität des Vorhabens nicht möglich. Damit würde dem Bürger die Möglichkeit genommen, sich über das Vorhaben detailliert zu informieren.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Anhörungsverfahren in § 73 VwVfG geregelt ist. Das Verwaltungsverfahrensgesetzt sieht lediglich eine öffentliche Auslegung der

Planung in der Gemeinde vor, in der sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Die Zurverfügungstellung der Antragsunterlagen im Internet im Zeitraum der Offenlage erfolgte daher auf freiwilliger Basis. Wie von der Antragstellerin bereits ausgeführt, wurde darüber hinaus eine Bürgerinformationsveranstaltung vor der Offenlage durchgeführt, in der jeder Bürger Fragen stellen konnte. Das Eisenbahn-Bundesamt fasst daher zusammen, dass das Anhörungsverfahren ordnungsgemäß abgelaufen ist. Hinsichtlich der Verständlichkeit der Antragsunterlagen weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass insbesondere Bürgerinformationsveranstaltungen dazu gedacht sind, der Öffentlichkeit anhand von entsprechenden Präsentationen komplexe Sachverhalte anschaulich zu verdeutlichen. Der Vorwurf, den Bürgern eine Beteiligung an dem Planungsverfahren zu „erschweren“, muss daher zurückgewiesen werden.

B.4.20.8 Privateinwendung P 8

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 28.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Hiermit legen wir Einspruch gegen die von Ihnen so geplanten Maßnahmen zur Schallschutzreduzierung im Rahmen des Rhein Ruhr Express ein. Die von geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen sind nicht vorhanden bzw. nicht genügend um den Schall entsprechend zu dämmen. Ein besonders überwachtes Gleis im Streckenabschnitt 4 Rd. Bahn Sa 4 rdB 18,8-19,2 km ist bei weitem nicht ausreichend und steht zudem nicht als zugesichert in den Planungsunterlagen. Es muss eine Lärmschutzwand oder -schutzwall errichtet werden. Hiermit äußere ich meine Bedenken wegen des Lärmes und fordere Lärmschutzmaßnahmen, die zumindest die gesetzlichen Mindestwerte unterschreiten.

Gegenäußerung zu Argument 1

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 26.09.2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16.

BImSchV) vom 12. Juni 1990. Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich aus dem Vergleich der für den prognostischen Verkehr ermittelten Lärmpegel (Beurteilungspegel) mit den nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerten (IGW). Liegen keine Überschreitungen dieser Immissionsgrenzwerte vor, so besteht keine Notwendigkeit (Rechtsanspruch) von Lärmschutzmaßnahmen.

Im Ergebnis der Abwägungen zur Wahl der Schallschutzmaßnahmen im Schutzabschnitt 4 rechts der Bahnstrecke (rdB) wurde aus Gründen der akustischen Effektivität und der Wirtschaftlichkeit eine Kombination aus Schallschutzwand und besonders überwachtem Gleis gewählt. Im Zusammenwirken der Schallschutzmaßnahmen in den angrenzenden Schutzabschnitten 3 rdB und 5 rdB, in denen ebenfalls das besonders überwachte Gleis als Schallschutzmaßnahme vorgesehen ist, ist ein effektives Schallschutzmaß gegeben.

Eine Darstellung der Schallschutzmaßnahme „besonders überwachtes Gleis“ in den Lageplänen ist nicht erfolgt. Gleichwohl weist der Erläuterungsbericht diese Schallschutzmaßnahmen auf Seite 81 ausdrücklich aus. Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen (gesetzliche Mindestwerte unterschreiten), können nicht stattgegeben werden!

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 8 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.
Das Eisenbahn-Bundesamt hat eine Nebenbestimmung zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen (vgl. A.4.5.2) aufgenommen.

B.4.20.9 Privateinwendung P 9

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 22.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Wir haben die Planung einsehen können und möchten folgendes anmerken bzw. bitten, bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen und zu realisieren: Nach der uns vorliegenden Planung endet die von der DB geplante Lärmschutzeinrichtung einige Meter vor dem in unserem Eigentum bzw. Miteigentum stehenden Parkhaus. Es wird angeregt, diese Lärmschutzeinrichtung bis in Höhe des Parkhauses zu verlängern, um einen "geschlossenen" Lärmschutz, den unser Parkhaus bereits für die hinter liegenden Wohn- und Gewerbeprojekten bietet, zu gewährleisten. Nach der derzeitigen Planung wird dieses durch die Öffnung und den „offenen" Zufahrtsspindel des Parkhauses nicht gewährleistet. (s. beigefügte Planausschnitt).

Gegenäußerung zu Argument 1

Das Parkhaus bei Bahn-km 20,340 – 20,500 wurde aufgrund der offenen Bauweise nicht als abschirmendes Objekt (akustisches Hindernis) berücksichtigt. Die geplante Schallschutzwand von Bahn-km 20,096 – 20,376 dient zum Schutz der Gebäude Auf der Klipp 1-2 und Katzbergstraße 2 und wurde entsprechend der notwendigen Überstandslängen dimensioniert. Für das Gebäude Katzbergstraße 1 besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge. Eine Verlängerung der Schallschutzwand im Rahmen des Projektes RRX ist deshalb nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die geplante Schallschutzwand nicht einige Meter vor dem Parkhaus endet, sondern erst in Höhe von Bahn-km 20,3+76 (laufende Nummer im Bauwerksverzeichnis 241). Wie von der Antragstellerin vorgetragen, wurde das Parkhaus aufgrund der offenen Bauweise nicht als abschirmendes Objekt in der Berechnung berücksichtigt.

Das Gebäude des Einwenders hat allerdings aufgrund der Büronutzung keinen Anspruch auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in der Nacht. Die Immissionsgrenzwerte tagsüber werden eingehalten. Somit besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

B.4.20.10 Privateinwendung P 10

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 19.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Da ich in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke wohne, habe ich erhebliche Bedenken bezgl. der Lärmentwicklung und der Möglichkeiten durch Lärmschutzmaßnahmen diese zusätzliche Lärmbelastung zu unterbinden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.
Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 10 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.
Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

B.4.20.11 Privateinwendung P 11

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 15.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld, erhebe ich, als Anwohner, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.
Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 11 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.
Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.12 Privateinwendung P 12

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 15.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld, erhebe ich, als Anwohner, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 12 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.
Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.13 Privateinwendung P 13

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 17.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Die bisherige Lärmbelastung durch die Bahntrasse am Mühlenweg ist schon heute recht bedenklich. Besonders die Durchfahrten mit hoher Geschwindigkeit sorgen dafür, dass jedes Mal der Boden in unserer Wohnung wie bei einem leichten Erdbeben wackelt und sich das Geschirr in den Schränken klirrend bewegt. In den vergangenen Jahren haben sich auch bereits Risse in der Fassade des Hauses gebildet, wobei wir hier einen ursächlichen Zusammenhang mit der Bahntrasse vermuten. Sollte jetzt der Ausbau der Bahntrasse beschlossen werden, fordern wir einen weitaus besseren Lärmschutz, als es der Gesetzgeber vorsieht sowie ein vibrationsdämmendendes Gleisbett für die neue Bahntrasse.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Gleiches gilt für die zu erwartenden Erschütterungen. Hierzu wurde ebenfalls ein Gutachten durch ein externes Büro erstellt. Demnach ist mit keiner Erhöhung der Erschütterungs- und sekundären Luftschallimmissionen an nahegelegenen Gebäuden im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme zu rechnen. Die Notwendigkeit einer oberbautechnischen Maßnahme (vibrationsdämmendes Gleisbett) ist folglich nicht gegeben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 13 wohnt jenseits von Bahn-km 22,0 links der Bahn im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 2 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 16 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

Die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mangels einer gesetzlichen Grundlage zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach einem vibrationsdämmendenden Gleisbett weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass mit den Antragsunterlagen eine erschütterungstechnische Untersuchung vorgelegt wurde. Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob es durch den Betrieb der künftig durchgehenden 4-gleisigen-Strecke zu einer Erhöhung der gegenwärtig auftretenden Erschütterungsimmissionen kommen wird. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es im Prognose-Planfall in keinem der exemplarisch untersuchten Gebäude zu einer Steigerung der Erschütterungsimmissionen kommen wird, die als „wesentlich Änderung“ einzustufen ist. Ebenfalls ist eine grundrechtsrelevante Steigerung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen nicht ersichtlich.
Technische Vorsorgemaßnahmen werden hinsichtlich der zukünftigen schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen daher laut der Untersuchung nicht erforderlich.
Die Forderung wird daher vom Eisenbahn-Bundesamt zurückgewiesen.

B.4.20.14 Privateinwendung P 14

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 22.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1
Als Anwohner der S-Bahnstrecke in Berghausen kann ich dem Objekt unter keinen Umständen zustimmen. Bereits heute haben wir eine Zugbewegung in 5 Minuten-Takt, mit steigender Tendenz, nicht zuletzt durch vermehrten Güterzugverkehr. Die Lärmbelästigung liegt ebenfalls bereits heute über dem Erträglichen. Auch der Grundstückswert wird erhebliche Einbußen erfahren.
Also mit RRX-Verkehr bis zu 160 km/h bedeutet:
- Zugbewegungen fast im 2,5 Minuten Takt
- unzulässige Lärmbelästigung

- starker Wertverlust meines Grundstücks
Hier gegen erhebe ich schärfsten Protest.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die aktuelle und zukünftige Lärmbelastung an der Strecke wurde im Rahmen der Planfeststellung gutachterlich untersucht. Die Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Daraus resultierend ist gewährleistet, dass es nach Umsetzung des Projektes nicht zu „unzulässigen Lärmbelästigungen“ kommt.
Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich. Das Gebäude am Schiefers Grund 86a liegt parallel zu dem Bereich der Strecke, an dem keine Baumaßnahmen vorgesehen sind.
Das Grundstück wird vom Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Die Nutzung des Grundstückes wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Somit wird auch nicht in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen. Auswirkungen auf das Anwesen durch das Vorhaben sind ausgeschlossen. Eine entschädigungspflichtige Wertminderung des Grundstückes liegt daher nicht vor.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 14 wohnt auf Höhe von Bahn-km 21,8 rechts der Bahn im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

Die vom Einwender vorgetragene mittelbare Wertminderung aufgrund von Änderungen der Grundstücksumgebung, die nicht auf unmittelbare Grundstücksinanspruchnahmen zurückzuführen sind, aus denen sich lediglich Änderungen der Attraktivität eines

Grundstücks und insoweit Chancenverschiebungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Verwertbarkeit wegen einer etwaigen schlechteren Wertentwicklung des Grundstücks ergeben, sind nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sowie des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich hinzunehmen und dementsprechend auch nicht zu entschädigen. Das Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seines Eigentums genießt keinen absoluten Schutz. Der Träger des Planungsvorhabens ist daher entsprechend dieser Rechtsprechung gegenüber dem Einwender nicht entschädigungspflichtig.

B.4.20.15 Privateinwendung P 15

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld, erhebe ich, als Anwohnerin, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 15 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die

schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.16 Privateinwendung P 16

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld, erhebe ich, als Anwohnerin, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 16 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.17 Privateinwendung P 17

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld, erhebe ich, als Anwohner, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 17 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.18 Privateinwendung P 18

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 03.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

In oben genannter Angelegenheit mache ich Bedenken gegen das Projekt geltend, da ein unabsehbarer Lärmzuwachs zu erwarten ist.

Nach meiner Kenntnis ist die Deutsche Bahn verpflichtet, bei Veränderung an Gleisanlagen bzw. neuartiger Nutzung bestehender Anlagen entsprechende Lärmschutzvorrichtungen zu installieren. Hiermit fordere ich Sie auf dafür Sorge zu tragen, dass diese Lärmschutzmaßnahmen auch über die bestehenden gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, da die Lärmbelästigung jetzt schon nicht mehr zumutbar ist.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Im-missionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich. Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 18 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.
Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.19 Privateinwendung P 19

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 03.06.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

In oben genannter Angelegenheit mache ich Bedenken gegen das Projekt geltend, da ein unabsehbarer Lärmzuwachs zu erwarten ist. Nach meiner Kenntnis ist die Deutsche Bahn verpflichtet, bei Veränderung an Gleisanlagen bzw. neuartiger Nutzung bestehender Anlagen entsprechende Lärmschutzvorrichtungen zu installieren. Hiermit fordere ich Sie auf dafür Sorge zu tragen, dass diese Lärmschutzmaßnahmen auch über die bestehenden gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, da die Lärmbelästigung jetzt schon nicht mehr zumutbar ist.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 19 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.20 Privateinwendung P 20

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 04.06.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Wir haben Bedenken wegen des aufkommenden Lärms durch den RRX und fordern Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 20 wohnt auf Höhe von Bahn-km 22,1 links der Bahn im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 2 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 16 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste. Für darüber hinaus gehende

Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.21 Privateinwendung P 21

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld, erhebe ich, als Anwohner, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 21 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgegebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.22 Privateinwendung P 22

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld, erhebe ich, als Anwohnerin, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 22 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgegebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.23 Privateinwendung P 23

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 16.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Hiermit lege ich Einspruch gegen die von Ihnen so geplanten Maßnahmen zur Schallschutzreduzierung im Rahmen des Rhein Ruhr Express ein. Die von Ihnen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind nicht vorhanden / nicht genügend ausreichend.

Ein besonders überwachtes Gleis im Streckenabschnitt 4 Rd Bahn Sa 4 rdB 18,8-19,2 km ist bei weitem nicht ausreichend und steht zudem nicht als zugesichert in den Plänen drin. Es muss eine Lärmschutzwand errichtet werden zumindest ein Lärmschutzwal.

Alle Annahmen zu den Lärmwerten sind viel zu leise ausgewiesen und sind wesentlich höher und werden wesentlich höher sein.

Hiermit äußere ich meine Bedenken wegen des Lärmes und fordere Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen.

Rheindorfer 113= 19,0 - 19,2km

Gegenäußerung zu Argument 1

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 26.09.2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990. Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich aus dem Vergleich der für den prognostischen Verkehr ermittelten Lärmpegel (Beurteilungspegel) mit den nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerten (IGW). Liegen keine Überschreitungen dieser Immissionsgrenzwerte vor, so besteht keine Notwendigkeit (Rechtsanspruch) von Lärmschutzmaßnahmen.

Im Ergebnis der Abwägungen zur Wahl der Schallschutzmaßnahmen im Schutzabschnitt 4 rechts der Bahnstrecke (rdB), wurde aus Gründen der akustischen Effektivität und der Wirtschaftlichkeit eine Kombination aus Schallschutzwand und „besonders überwachtem Gleis“ gewählt. Im Zusammenwirken der Schallschutzmaßnahmen in den angrenzenden

Schutzabschnitten 3 rdB und 5 rdB, in denen ebenfalls das „besonders überwachte Gleis“ als Schallschutzmaßnahme vorgesehen ist, ist ein effektives Schallschutzmaß gegeben. Eine Darstellung der Schallschutzmaßnahme „besonders überwachtes Gleis“ in den Lageplänen ist nicht erfolgt. Gleichwohl weist der Erläuterungsbericht diese Schallschutzmaßnahmen auf Seite 81 ausdrücklich aus.

Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, können nicht stattgegeben werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 23 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgegebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage. Das Eisenbahn-Bundesamt hat eine Nebenbestimmung zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen (vgl. A.4.5.2) aufgenommen. Die schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Vorgaben und ist daher nicht zu beanstanden.

B.4.20.24 Privateinwendung P 24

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 22.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass wir bezüglich der Lärmentwicklung große Bedenken zum o.g. Planfeststellungsabschnitt 1.3 des RRX haben und legen Beschwerde dagegen ein. Wegen des Lärms und der damit auf uns zukommenden dauerhaften Ruhestörung fordern wir hiermit gleichzeitig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen. Bitte erhalten Sie unserer angenehmes Wohnklima, damit auch unsere Kinder in Ruhe ihr Leben in Langenfeld-Reusrath genießen können.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des

Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 24 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 6 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 6 den Bau einer 175 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgegebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

B.4.20.25 Privateinwendung P 25

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 26.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Hiermit möchte ich meine Bedenken für den Ausbau der Bahnstrecke für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) zum Ausdruck bringen.
Da die Züge nur so durch Langefeld durchrasen und nicht halten, besteht natürlich eine erhöhte Lärmbelästigung, welche ohne Lärmschutz deutlich oberhalb der gesetzlichen Grenzen kaum zu akzeptieren sind.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur

Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 25 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.
Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

Argument 2

Zumal Langenfeld ja wegen der durchrasenden Züge ja sowieso wieder vom Anschluss des RRX ausgeschlossen bleibt, weil die ganzen Züge ja ihre Fahrzeiten zwischen Köln und Düsseldorf gering halten müssen.
Der Langenfelder wird nun mit hohen Bahnkosten und lange Reisezeiten (mit der S 6), überfüllte und ständig ausfallende Züge im Berufsverkehr bis Düsseldorf abgezockt, hat aber von einem komfortablen RE oder RRX-Anschluss außer viel Lärm nichts.

Gegenäußerung zu Argument 2

Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.
Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und

Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.
Es wird darauf hingewiesen, dass das Projekt durch die zukünftige durchgehende Zweigleisigkeit der S-Bahn auch Vorteile für S-Bahn-Pendler aus Langenfeld mit sich bringt. Die Betriebsqualität kann dadurch weiter gesteigert werden. Die pauschale Aussage, die S-Bahnen der Linie S 6 wären überfüllt und würden ständig ausfallen kann nicht bestätigt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt folgt den Ausführungen der Antragstellerin. Darüber hinaus weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich.

Der Einwender hat am ersten Erörterungstermin am 22.01.2014 teilgenommen.
Das Eisenbahn-Bundesamt weist allgemein darauf hin, dass der Erörterungstermin dazu dient, die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten zu diskutieren. Zudem erläutert der Antragsteller seine Planungen und beantwortet offene Fragen. Nach Möglichkeit soll ein Ausgleich zwischen den Belangen der Einwender und der Träger öffentlicher Belange einerseits und den Interessen des Vorhabenträgers andererseits erzielt werden. Soweit wie geboten, sollen die vorgebrachten Bedenken gegen den Plan durch Aufklärung, Planergänzung oder Planänderung ausgeräumt werden. Durch den Erörterungstermin werden zudem alle für die Entscheidung über den Antrag wichtigen Aspekte und Grundlagen ermittelt. Im Erörterungstermin können jedoch keine neuen Einwendungen vorgebracht werden, da diese mit Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind. Eine Vertiefung der bereits erhobenen Einwendungen ist hingegen zulässig.

Die nachfolgend erörterten Einwendungen sind gem. § 72 Abs. 4 Satz 3-6 und Absatz 8 VwVfG in diesem Verfahren ausgeschlossen. Dennoch ist Folgendes in der Sache anzumerken.

Der Einwender hat im Erörterungstermin gefordert, dass die am Bahnhof wartenden Fahrgäste vor dem Lärm vorbeifahrender Züge geschützt werden müssten. Als Beispiel

nannte er eine Schallschutzwand aus Plexiglas zwischen den Fernverkehrsgleisen und dem Bahnhof. Diesbezüglich führt die Antragstellerin an, dass die Errichtung einer Schallschutzwand aufgrund der engen Querschnitte dort nicht möglich sei. Man müsse mit den Gleisen auseinander gehen, sodass Fremdgrundstücke in Anspruch genommen werden müssten.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an und weist darauf hin, dass ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen für Wartende im Bahnhofsbereich nicht gegeben ist.

Darüber hinaus hat der Einwender gefordert den RRX auf dem S-Bahn-Gleis mit der S-Bahn im 10-Minuten-Abstand fahren zu lassen. Da im Rahmen des Erörterungstermins nicht entsprechend erwidert wurde, wurde die Antragstellerin vom Eisenbahn-Bundesamt nachträglich aufgefordert eine entsprechende Gegenstellungnahme abzugeben.

Die Antragstellerin hat hierzu mitgeteilt, dass aufgrund der vielen Halte der S-Bahn (z.B. Leverkusen-Rheindorf, Leverkusen-Küppersteg usw.) der RRX nicht, wie gefordert, über die Strecke 2670 geführt werden könne, da die RRX-Züge sonst immer wieder auf die haltenden S-Bahnen warten müssten. Eine Reduktion der Bahnverbindungen für die Langenfelder Bürger, wie vom Einwender beschrieben, sei ebenfalls nicht geplant.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an und weist grundsätzlich darauf hin, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss kein Betriebsprogramm genehmigt wird.

Hinsichtlich der Annahme des Einwenders, der RRX würde die Leistungsfähigkeit der bestehenden S-Bahn Linie reduzieren, weist die Antragstellerin darauf hin, dass die S-Bahn völlig unabhängig vom RRX fahren könne, da es in Reisholz ein Bauwerk geben werde, sodass die Gleise nicht gekreuzt werden würden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Ausführungen der Antragstellerin nachvollzogen und kann sich diesen Ausführungen anschließen.

B.4.20.26 Privateinwendung P 26

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 27.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Als der alte Bahnhof im Betrieb war, mussten die durchfahrenden Züge automatisch die Geschwindigkeit drosseln. Seit der S-Bahnhof in Betrieb ist, fahren die Züge mit erheblich höherer Geschwindigkeit durch. Es kommt nicht nur zu deutlichen Lärmbelästigungen, sondern auch zu Erschütterungen. Durch die Erschütterungen klappern im Schrank die Gläser und in den Wänden zeigen sich Risse, was im Ausbau nicht berücksichtigt wurde.

Eine Mehrbelastung an Geräuschen und Erschütterungen ist unzumutbar. Bei einem weiteren Ausbau der Bahnstrecke müssen Maßnahmen getroffen werden, die uns Anwohner vor Lärm und Erschütterungen schützen. Die Lärmschutzmaßnahmen sollten deutlich über dem gesetzlichen Mindestmaß liegen und es sollten Maßnahmen zur Eindämpfung der Erschütterungen getroffen werden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Gleiches gilt für die zu erwartenden Erschütterungen. Hierzu wurde ebenfalls ein Gutachten durch ein externes Büro erstellt. Demnach ist mit keiner Erhöhung der Erschütterungs- und sekundären Luftschallimmissionen an nahegelegenen Gebäuden im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme zu rechnen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 26 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit

eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

Hinsichtlich der Forderung zur Reduktion von Erschütterungen weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass mit den Antragsunterlagen eine erschütterungstechnische Untersuchung vorgelegt wurde. Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob es durch den Betrieb der künftig durchgehenden 4-gleisigen-Strecke zu einer Erhöhung der gegenwärtig auftretenden Erschütterungsimmissionen kommen wird. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es im Prognose-Planfall in keinem der exemplarisch untersuchten Gebäude zu einer Steigerung der Erschütterungsimmissionen kommen wird, die als „wesentlich Änderung“ einzustufen ist. Ebenfalls ist eine grundrechtsrelevante Steigerung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen nicht ersichtlich. Technische Vorsorgemaßnahmen werden hinsichtlich der zukünftigen schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen daher laut der Untersuchung nicht erforderlich. Die Forderung wird daher vom Eisenbahn-Bundesamt zurückgewiesen.

B.4.20.27 Privateinwendung P 27

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Hiermit möchte ich meine Bedenken bezüglich des RRX-Projekts äußern. Ich wohne am Tannenweg in Berghausen und höre jetzt schon alle durchfahrenden Züge, ob auf der Terrasse draußen oder im Raum bei geöffnetem und auch geschlossenem Fenster. Dazu vibriert mein ganzes Haus, wenn ein schneller Zug vorbeifährt. Deshalb möchte ich mir nicht eine viertelstündige Vibration meiner Wohnräume und Mobiliar durch den RRX vorstellen. Diese bestehende Lärm- und Vibrationsbelästigung ist bereits grenzwertig. Aber ein zusätzlicher Lärm im Viertelstundentakt würde das Maß des Erträglichen sprengen. Von daher fordere ich zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen.

Am Besten wäre es natürlich, wenn der RRX gar nicht an Langenfeld vorbeifahren würde.

Wenn dieses Projekt aber leider nicht verhindert werden kann, und der RRX auf jeden Fall kommt, dann würde ich zumindest eine Haltestelle in Langenfeld wünschen. Ich selbst fahre seit über 20 Jahren wochentags mit der S-Bahn von Langenfeld nach Düsseldorf und zurück. Dafür brauche ich -vorausgesetzt die S-Bahnen sind pünktlich -50 Minuten täglich. Von daher würde eine zusätzliche Haltestelle des RRX in Langenfeld für mich eine große Zeitersparnis bedeuten.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Gleiches gilt für die zu erwartenden Erschütterungen. Hierzu wurde ebenfalls ein Gutachten durch ein externes Büro erstellt. Demnach ist mit keiner Erhöhung der Erschütterungs- und sekundären Luftschallimmissionen an nahegelegenen Gebäuden im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme zu rechnen. Die Notwendigkeit einer oberbautechnischen Maßnahme (vibrationsdämmendes Gleisbett) ist folglich nicht gegeben.

Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.

Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 27 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

Hinsichtlich der Erschütterungen weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass mit den Antragsunterlagen eine erschütterungstechnische Untersuchung vorgelegt wurde. Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob es durch den Betrieb der künftig durchgehenden 4-gleisigen-Strecke zu einer Erhöhung der gegenwärtig auftretenden Erschütterungsimmissionen kommen wird. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es im Prognose-Planfall in keinem der exemplarisch untersuchten Gebäude zu einer Steigerung der Erschütterungsimmissionen kommen wird, die als „wesentliche Änderung“ einzustufen ist. Ebenfalls ist eine grundrechtsrelevante Steigerung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen nicht ersichtlich. Technische Vorsorgemaßnahmen werden hinsichtlich der zukünftigen schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen daher laut der Untersuchung nicht erforderlich.

Bezgl. des Wunsches nach einem RRX Halt in Langendfeld weist das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich.

B.4.20.28 Privateinwendung P 28

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 03.06.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

In oben genannter Angelegenheit mache ich Bedenken gegen das Projekt geltend, da ein unabsehbarer Lärmzuwachs zu erwarten ist. Nach meiner Kenntnis ist die Deutsche Bahn verpflichtet, bei Veränderung an Gleisanlagen bzw. neuartiger Nutzung bestehender Anlagen entsprechende Lärmschutzvorrichtungen zu installieren.

Hiermit fordere ich Sie auf dafür Sorge zu tragen, dass diese Lärmschutzmaßnahmen auch über die bestehenden gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, da die Lärmbelästigung jetzt schon nicht mehr zumutbar ist.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 28 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.
Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.29 Privateinwendung P 29

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 05.06.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

P 29 betreibt in Langenfeld einen landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb mit Schwerpunkt Ackerbau sowie Pensionspferdehaltung. Schwerpunktmäßig werden Zuckerrüben, Roggen, Gerste, Weizen, Hafer und Ackerfutter angebaut.

P 29 ist als Bewirtschafter im Rahmen eines Pachtvertrages der landwirtschaftlichen Nutzfläche Gemarkung Berghausen , Flur 14, Flurstück 983, im Bereich der km 21,2 bis 21,3 durch die geplante Errichtung eines Wendehammers / Baustraße betroffen.

Die vorgenannten Parzellen werden ackerbaulich genutzt. Z . Zt. wird dort Sommergerste angebaut. Im nächsten Jahr ist an dieser Stelle Roggen geplant.

P 29 ist mit der Inanspruchnahme der von ihm bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzfläche nicht einverstanden. Aufgrund der Flächenknappheit der für die Landwirtschaft zur Verfügung stehenden Parzellen ist P 29 auf diese landwirtschaftliche Nutzfläche angewiesen. Der Existenzdruck im Rahmen der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Betriebe hat im Laufe gerade der vergangenen Jahre erheblich zugenommen.

P 29 wendet sich daher gegen die Inanspruchnahme des Flurstückes 936.

Neben dem Ertragsausfall ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass P 29 die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzfläche für die Beantragung von Prämienrechten nach der EU-Agrarreform benötigt. Nur mit der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen ist ihm die Aktivierung dieser sog. GAP Zahlungsansprüche möglich. Für den Fall der Inanspruchnahme der geplanten Flächen ist neben dem Ertragsausfall somit auch der Verlust der Auszahlung der für diesen Teilbereich aktivierbaren EU-Prämienrechte zu beklagen. Weiterer Nachteil durch die Anlage der Baustraße ist, dass eine Verkleinerung der Fläche stattfindet. Dies führt zu entsprechenden Erschwernissen in der Bewirtschaftung für P 29. Aus vorgenannten Gründen wird beantragt, die Baustraße nicht in den vorgenannten Bereichen zu verlegen.

Hilfsweise wird beantragt, die Antragstellerin zu verpflichten, die durch die Inanspruchnahme der Fläche entstehenden vorbeschriebenen finanziellen Beeinträchtigungen des P 29 zu

entschädigen. Dies gilt gleichlautend für vorrübergehende Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Nutzflächen, welche P 29 bewirtschaftet.

Gegen die vorgenannte Maßnahme bestehen grundsätzliche Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen sind für den Bau des vierten Gleises zwingend erforderlich. Für gegebenenfalls notwendige Rettungseinsätze ist dort der Wendehammer zwingend erforderlich. Die Möglichkeit von Entschädigungen wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geklärt. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass es sich hierbei um einen Schreibfehler handelt. Es ist keine Inanspruchnahme des Flurstückes 936 vorgesehen. Wie bereits ausgeführt, können derzeit keine Verhandlungen zu Entschädigungen durchgeführt werden. Mögliche Entschädigungen werden im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens nach Erlangen des Baurechts mit den Eigentümern geregelt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass in der Einwendung ein Fehler eingeflossen ist. Der Einwender bezieht sich mit dem Argument 1 lediglich auf das Grundstück Gemarkung Berghausen, Flur 14, Flurstück 983 und nicht auf das Flurstück 936 (siehe Seite 75 1. EÖT).

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Flächeninanspruchnahme im Rahmen der Deckblattverfahren geändert worden ist. Die Änderungen stellen sich wie folgt dar:

Flur 14, Flurstück 983

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	313	0	167
1. Deckblatt	0	0	0
2. Deckblatt	0	0	0

Dem Vortrag des Einwenders folgend (siehe S. 74 ff. 1. EÖT), wurden die Antragsunterlagen dahingehend überarbeitet, dass das Flurstück 983 durch das Bauvorhaben nicht mehr in Anspruch genommen wird. Es wurde eine Fläche in Anspruch genommen, die laut Kreisbauernschaft Mettmann nicht zum Verlust landwirtschaftlicher Nutzung führt (siehe S. 77 1. EÖT). Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 2

Des Weiteren ist in diesem Zusammenhang die Ausgleichsmaßnahme A 6 geplant. Das geplante Pflegekonzept sieht vor, dass die Entwicklungspflege drei Jahre erfolgen soll. Nach Fertigstellungs- und Entwicklungspflege soll die weitere Pflege in den Zuständigkeitsbereich des Eigentümers übergehen und daher nicht näher spezifiziert werden.

Mit der Anlage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf den durch P 29 bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzflächen ist dieser nicht einverstanden. Darüber hinaus kommt hinzu, dass durch die Inanspruchnahme der Parzellen Flächen, welche dauerhaft erfolgen sollen, eine Verkleinerung und eine ungünstigere Zuschneidung der landwirtschaftlichen Nutzflächen für P 29 erfolgen sollen. P 29 wird die daran angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen weiterhin ackerbaulich bewirtschaften. Es bestehen aus vergleichbaren Fällen erhebliche Bedenken, dass durch die Anlage dieser Ausgleichs- bzw. Kompensationsmaßnahmen Verunkrautungen (insbesondere beispielsweise Bärenklau, Jakobskreuzkraut etc.) dieser Ausgleichsflächen und damit einhergehend Beeinträchtigungen benachbarter landwirtschaftlicher Parzellen (Samenflug, Verwurzelungen etc.) erfolgen. Es wird daher beantragt, der Antragsstellerin aufzugeben, dafür Sorge zu tragen, dass keinerlei Beeinträchtigungen der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen erfolgen. Hilfsweise wird beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, jegliche Beeinträchtigungen zu entschädigen. In diesem Zusammenhang wird angeregt, die Pflege bzw. Maht wesentliche häufiger als in den ausliegenden Planunterlagen dargestellt beabsichtigt, vorzunehmen.

Grundsätzlich wird angeregt, dass die Vornahme von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen möglichst auf wechselnden Flächen stattfinden sollte. Eine entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme sollte möglichst nicht dauerhaft auf ein und derselben Stelle durchgeführt werden. Insofern wird angeregt, sog. Betriebsintegrierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen/Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen. Diese haben den wesentlichen Vorteil, dass sie im Rahmen der betrieblichen Fruchtfolge entsprechend mit berücksichtigt werden können. Dadurch wird eine dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang ist somit auch sichergestellt, dass solche Maßnahmen dauerhaft umgesetzt werden können. Wir empfehlen diesbezüglich Kontakt mit der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft aufzunehmen, welche sich diesen Aufgaben verpflichtet hat. Die Stiftung Rheinische Kulturlandschaft ist entsprechend auch als Maßnahmenträgerin im Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen aufgeführt (Kontakt: www.Rheinische-Kulturlandschaft.de)

Gegenäußerung zu Argument 2

Bei der Maßnahme A 6 handelt es sich um die „Wiederherstellung der ursprünglichen Nutzung (Rekultivierung)“ mit dem Ziel, auf temporär beanspruchten Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten den ursprünglichen Zustand der Flächen wiederherzustellen. Im Falle der vom Einwender angesprochenen Fläche soll im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme A 6 die aktuell im Bestand kartierte intensive Ackerfläche wiederhergestellt werden (vgl. hierzu LBP, Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 14.2, Blatt 2)).

Auf Ackerflächen, die einer regelmäßigen ackerbaulichen Bewirtschaftung unter Einsatz von Herbiziden unterliegen, kann das Jakobskreuzkraut nicht einwandern. (vgl. LANUV, Landwirtschaftskammer NRW, 2011: Broschüre Jakobskreuzkraut. Eine Giftpflanze auf dem Vor-marsch.) Anders sieht es auf Grünland oder Brachflächen aus. Für die Einsaat der Fläche ist darüber hinaus autochthones Saatgut zu verwenden, welches von ausgewählten Flächen in der Umgebung entnommen werden und frei von den oben genannten „Unkräutern“ sein soll. Die vom Einwender betroffene Ackerfläche grenzt im Übrigen bereits im Bestand zur Bahnlinie hin an einen Ruderalstreifen an. Die Maßnahme wurde bewusst angrenzend an die bestehende Bahnlinie gelegt, um ein Trittsteinbiotope insbes. für Zauneidechsen zu schaffen, die die Bahnlinie als Wander-/Ausbreitungskorridor nutzen (s.o.).

Die Vermehrung des Jakobskreuzkrautes aber allein den landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzulasten, ist nicht nachvollziehbar. Niemand kann eine Ausbreitung des Jakobskreuzkrautes gänzlich ausschließen oder völlig verhindern. Die Gefahr besteht auch ohne das Bauvorhaben und die LBP-Maßnahmen. Daher ist die Forderung, jegliche Beeinträchtigungen zu entschädigen, zurückzuweisen. Für eine Entschädigung fehlt es jedenfalls an einer Rechtsgrundlage.

Nach Abschluss der Bauarbeiten kann der Einwender die angesprochenen Flächen in der Form nutzen, wie sie bisher genutzt werden. Dies ist das Ziel der Maßnahme A 6. Verbleibende Beeinträchtigungen im Bereich der Maßnahmenfläche A 6 sind nicht zu verzeichnen.

Da es sich insbesondere bei der angesprochenen Fläche um die Wiederherstellung einer intensiv genutzten Ackerfläche handelt, wird der Ursprungszustand der Fläche unmittelbar nach Beendigung der Bauarbeiten und Rückbau der Bauflächen wiederhergestellt. Die im Maßnahmenblatt dargelegte 3-jährige Entwicklungspflege entfällt bei der Wiederherstellung von Intensivackerflächen. Eine vom Einwender angesprochene Maht ist auf der Fläche nicht vorgesehen (vgl. Maßnahmen-blatt im LBP).

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass dem Vortrag des Einwenders folgend (siehe S. 74 ff. 1. EÖT) die Antragsunterlagen dahingehend überarbeitet wurden, dass das Flurstück 983 durch das Bauvorhaben nicht mehr in Anspruch genommen wird. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 3

Darüber hinaus ist in dem vorgenannten Bereich die Maßnahme G 1 geplant. Es soll im Rahmen des Biotopentwicklungskonzeptes die Fläche mit einer geeigneten Regelsaatmischung eingesät werden. Um einen Bewuchs der Fläche mit Hochstaudenfluren, Gehölzen usw. zu verhindern, soll eine dauerhafte Pflege erforderlich sein.

Die Flächen sollen nach Bedarf mehrmals jährlich gemäht werden und das Schnittgut auf den Flächen verbleiben. Diese Maßnahmen soll dauerhafter Art sein. Aufgrund der Tatsache, dass dadurch ebenfalls landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch genommen werden und die zuvor im Rahmen der Ausgleichs / Kompensationsmaßnahmen beschriebenen Beeinträchtigungen auch hier in diesem Zusammenhang befürchtet werden, wird diese Maßnahme abgelehnt.

Des Weiteren ist P 29 als Bewirtschafter der von ihm angepachteten landwirtschaftlichen Nutzfläche Gemarkung Berghausen, Flur 14, Flurstück 967 durch die geplante Maßnahme G 1 betroffen. Aus oben genannten Gründen wird diese Maßnahme abgelehnt.

Gegenäußerung zu Argument 3

Bei der angesprochenen Maßnahme handelt es sich um eine reine Gestaltungsmaßnahme. Gestaltungsmaßnahmen werden ausschließlich auf Flächen umgesetzt, die zum Vorhaben gehören (z.B. Entwässerungsmulden, Böschungsbereiche). Bei der vom Einwender angesprochenen Fläche handelt es sich um einen schmalen Saumstreifen (sog. Bankette) entlang des Wendehammers, der zum Wendehammer gehört, aber nicht befestigt wird. Vorgesehen ist die Anlage eines intensiv zu pflegenden Grasstreifens, der mehrmals im Jahr gemäht wird, um die geschlossene Grasnarbe zu erhalten und einen Bewuchs der Fläche mit Hochstaudenfluren usw. zu verhindern.

Es ist korrekt, dass diese Flächen des Einwenders dauerhaft beansprucht werden und keiner landwirtschaftlichen Nutzung mehr zur Verfügung stehen. Die vom Einwender angesprochenen Beeinträchtigungen der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen sind jedoch nicht gegeben, da die Fläche dauerhaft intensiv gepflegt wird.

Die oben gemachten Erläuterungen zu Maßnahme G 1 treffen auch auf die vom Einwender angesprochene G 1-Maßnahme im Bereich der Flur 14, Flurstück 967 zu. Auf dem Flurstück 967 ist die Maßnahme G 1 im Bereich von Entwässerungsmulden und Böschungsflächen vorgesehen, die Bestandteil des Vorhabens sind.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Hinsichtlich des Flurstücks 983 weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass dem Vortrag des Einwenders folgend (siehe S. 74 ff. 1. EÖT) die Antragsunterlagen dahingehend überarbeitet wurden, dass das Flurstück 983 durch das Bauvorhaben nicht mehr in Anspruch genommen wird. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Zum Flurstück 967 weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass eine Fläche von lediglich 130 m^2 (Gesamtgröße des Grundstücks 4.501 m^2) in Anspruch genommen werden soll. Dies entspricht 2,88 Prozent der Gesamtgröße. Die Fläche ist bahnparallel und als Gestaltungsmaßnahme (Entwässerungsmulde/Damm) für das Bauvorhaben unentbehrlich.

Für die Flächeninanspruchnahmen, den ausgelösten Ertragsausfall, die Erschwernisse aus der Bewirtschaftung und den Verlust hinsichtlich der aktivierbaren EU-Prämienrechte steht dem Pächter unter Berücksichtigung seines Pachtvertrages ein Entschädigungsanspruch zu. Die Vorhabenträgerin ist gehalten, die Höhe der Entschädigung mit dem Einwender im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens zu regeln. Für den Fall, dass diese Regelung nicht zu Stande kommen sollte, wird ein auf Kosten der Vorhabenträgerin bestellter anerkannter Sachverständiger die Höhe der Entschädigung feststellen.

Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 bzw. die Nebenbestimmung A.4.11 wird verwiesen.

Argument 4

Weiterhin ist P 29 Bewirtschafter der durch ihn angepachteten landwirtschaftlichen Nutzflächen Gemarkung Reusrath, Flur 19, Flurstücke 402 und 1123 zwischen den km 19,1 bis 19,3. Auch auf diesen Flächen ist die Anlage einer Baustraße, der Neubau einer Trafostation, die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen, sowie die Erweiterung des Überbaus für ein Gleis (Eisenbahnüberführung) der Bundesautobahn 542 geplant.

Durch die geplanten Maßnahmen werden die durch P 29 bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzflächen zum Teil vorübergehend und zum Teil dauerhaft in Anspruch genommen. Dadurch gehen diese - zum Teil vorübergehend - der

landwirtschaftlichen Bewirtschaftung durch P 29 verloren, was entsprechende Ertragsausfälle und Einbußen hinsichtlich der oben genannten Zahlungsansprüche nach der gemeinsamen Agrarpolitik Europas zur Folge hat. Geplant sind an diesen Flächen die Maßnahmen G 1, G 2, A 6, A 4 und V 8. Aus zuvor beschriebenen Gründen lehnt P 29 daher die Maßnahmen auf den von ihm bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzflächen ab. P 29 fordert, der Antragstellerin aufzugeben, für die Inanspruchnahme der von ihm bewirtschafteten Flächen ihm entsprechende Ausgleichsflächen zur Verfügung zu stellen. Diese Zurverfügungstellung von entsprechenden Ausweichflächen hat sich an der hochwertigen Qualität der durch ihn derzeit bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzfläche zu orientieren.

Gegenäußerung zu Argument 4

Bei den Maßnahmen G 1 und G 2 handelt es sich ausschließlich um Gestaltungsmaßnahmen auf Flächen, die zum Vorhaben gehören und dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen. In dem vom Einwender angesprochenen Bereich liegt die Maßnahme G 1 im Bereich von Entwässerungsmulden, Maßnahme G 2 betrifft eine kleine Zwickelfläche (Böschungsbereich) zwischen der Entwässerungsmulde und dem neuen zusätzlichen Gleis um die geplante Trafostation.

Maßnahme V 8CEF ist eine Vermeidungsmaßnahme (Anlage von provisorischen Amphibien- und Reptilienschutzzäune), die aus artenschutz-rechtlichen Gründen bereits vor Baubeginn entlang der äußeren Grenze der vorgesehenen Bauflächen umgesetzt werden muss, während der Bauphase aufrecht zu erhalten und nach Abschluss der Bauarbeiten nicht mehr erforderlich ist. Das Ziel der Maßnahme ist das Verhindern des Einwanderns von Amphibien und Reptilien während der Bauphase in den Baustellenbereich. Letztendlich hat die Maßnahme auch Vorteile für den Einwender, da sie einen Schutz der an die Baustreifen, -flächen angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen während der Bauphase dar-stellt. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der Zaun zurück gebaut.

Wie bereits oben erläutert, verfolgt die Maßnahme A 6 das Ziel, nach Abschluss der Bauarbeiten den ursprünglichen Zustand der Flächen wiederherzustellen. Hierdurch wird die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen auf das Mindestmaß reduziert. Nach Abschluss der Bauarbeiten stehen die Flächen der Landwirtschaft vollumfänglich für die Nutzung zur Verfügung. Bei den vom Einwender angesprochenen Flächen werden intensiv genutzte Ackerflächen wieder hergestellt.

Bei der Maßnahme A 4 handelt es sich um die „Anlage von Ruderalfluren“ mit dem Ziel, sonnenexponierte, trockene Standorte als Lebensraum u.a. für Reptilien (Zielart Zauneidechse) zu schaffen. Die Zauneidechse besitzt im Untersuchungsraum zum PFA 1.3 eine besondere artenschutzrechtliche Relevanz (vgl. Unterlage 14.6 Artenschutzbeitrag) und ihre Betroffenheit stellt auch im LBP (Unterlagen 14.1 bis 14.5) einen Hauptkonflikt dar. Bei der Ableitung des Maßnahmenkonzeptes ist sie daher eine planungsrelevante Zielart (vgl. LBP, Kap. 7.1).

Die Maßnahme A 4 wurde grundsätzlich auf Flächen vorgesehen, die in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang zu geeigneten Zauneidechsenlebensräumen stehen. Sie führt damit zusammen mit den weiteren Zauneidechsenmaßnahmen (A 1CEF, A 7CEF, A 8) zu einer Aufwertung der Lebensraumstrukturen der Art. Sie wurde - mit Ausnahme der Teilfläche zwischen dem Widdauensee und der Bahntrasse - ausschließlich auf Baustraßen vorgesehen, d.h. auf Flächen, die bereits während der Bauphase beansprucht werden.

Im Bereich der vom Einwender angesprochenen Fläche handelt es sich um die Entwicklung von sog. „Trittsteinbiotopen“, die die bereits vorhandenen Vernetzungsstrukturen entlang der bestehenden Bahnlinie optimieren und für eine verbesserte Ausbreitungsmöglichkeit der Tiere sorgen.

Die Maßnahmenfläche dient darüber hinaus auch anderen bodenmobilen Arten als Vernetzungsstruktur und Lebensraum.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Flächeninanspruchnahme des Flurstücks 402 im Rahmen der Deckblattverfahren geändert worden ist. Die Änderungen stellen sich wie folgt dar:

Flur 19, Flurstück 402

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	110	0	265
1. Deckblatt	110	698	1989
2. Deckblatt	29	779	2070

Das Vorhaben sieht für das Flurstück (Stand 2. Deckblatt) u.a. einen Arbeitsstreifen für die Verlegung der Ferngasleitung (temporäre Inanspruchnahme) als auch die dingliche Sicherung des Schutzstreifens der Ferngasleitung vor. Während der Bauzeit ist die

Errichtung einer Baustraße sowie einer Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen. Der LBP sieht für den Bereich des Arbeitsstreifens eine Rekultivierung vor (Maßnahme A 6), während westlich angrenzend an die Bahnstrecke die Anlage einer Ruderalflur (Maßnahme A 4) vorgesehen ist. Darüber hinaus sieht der LBP gleisnah Gestaltungsmaßnahmen vor.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass die Verlegung der Ferngasleitung (hier im Rahmen des 1. Deckblatts) erforderlich ist, da der Neubau des vierten Gleises auf die Westseite die Vorzugsvariante ist (siehe A.4.5.5 Variantenentscheidung) und der Neubau die Umverlegung der parallel laufenden Ferngasleitung als Folgemaßnahme (siehe hierzu S. 22 1. EÖT) notwendig macht. Die Umverlegung der Ferngasleitung wird daher seitens des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses als notwendige Folgemaßnahme genehmigt. Die Erweiterung der Eisenbahnüberführung über die BAB 542 und die damit zusammenhängenden Infrastruktur- und bauzeitlichen Maßnahmen sind zur Umsetzung des Gesamtvorhabens alternativlos und daher zwingend erforderlich. Weiter weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die im LBP für den Bereich des Flurstücks dargestellten Ausgleichs und Gestaltungsmaßnahmen ebenfalls erforderlich sind, da sie mit der Gesamtplanung ursächlich zusammenhängen.

Für die Flächeninanspruchnahmen, den ausgelösten Ertragsausfall, die Erschwernisse aus der Bewirtschaftung und den Verlust hinsichtlich der aktivierbaren EU-Prämienrechte steht dem Pächter unter Berücksichtigung seines Pachtvertrages ein Entschädigungsanspruch zu. Die Vorhabenträgerin ist gehalten, die Höhe der Entschädigung mit dem Einwender im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens zu regeln. Für den Fall, dass diese Regelung nicht zu Stande kommen sollte, wird ein auf Kosten der Vorhabenträgerin bestellter anerkannter Sachverständiger die Höhe der Entschädigung feststellen.

Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 bzw. die Nebenbestimmung A.4.11 wird verwiesen.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Flächeninanspruchnahme des Flurstücks 1123 im Rahmen der Deckblattverfahren geändert worden ist. Die Änderungen stellen sich wie folgt dar:

Flur 19, Flurstück 1123

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	894	0	589

1. Deckblatt	894	0	589
2. Deckblatt	426	468	1057

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass sich die Flächeninanspruchnahme insgesamt durch die Deckblattverfahren nicht geändert hat. Seitens der Antragstellerin wurde jedoch der Anteil der Erwerbsfläche um ca. 50 Prozent reduziert und dieser Anteil sowohl einer dinglichen als auch einer vorübergehenden Nutzung zugeordnet.
Die Erweiterung der Eisenbahnüberführung über die BAB 542 und die damit zusammenhängenden Infrastruktur- und bauzeitlichen Maßnahmen sind zur Umsetzung des Gesamtvorhabens alternativlos und daher zwingend erforderlich. Weiter weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die im LBP für den Bereich des Flurstücks dargestellten Ausgleichs und Gestaltungsmaßnahmen ebenfalls erforderlich sind, da sie mit der Gesamtplanung ursächlich zusammenhängen.

Für die Flächeninanspruchnahmen, den ausgelösten Ertragsausfall, die Erschwernisse aus der Bewirtschaftung und den Verlust hinsichtlich der aktivierbaren EU-Prämienrechte steht dem Pächter unter Berücksichtigung seines Pachtvertrages ein Entschädigungsanspruch zu. Die Vorhabenträgerin ist gehalten, die Höhe der Entschädigung mit dem Einwender im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens zu regeln. Für den Fall, dass diese Regelung nicht zu Stande kommen sollte, wird ein auf Kosten der Vorhabenträgerin bestellter anerkannter Sachverständiger die Höhe der Entschädigung feststellen.

Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 bzw. die Nebenbestimmung A.4.11 wird verwiesen.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist die Forderung des Einwenders zurück. Ein Anspruch auf Ersatzland besteht nur im Falle einer nachgewiesenen Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Vollerwerbslandwirten. Eine entsprechende Einwendung hat der Einwender nicht vorgetragen.

Argument 5
P 29 fordert, der Antragstellerin im Planfeststellungsbeschluss folgende Auflagen zu erteilen: Vor Beginn jeglicher Baumaßnahmen in der Mutterboden abzuschieben und getrennt zu lagern. Ferner ist der derzeitige Zustand der in Anspruch genommenen Flächen in vollem Umfang wieder herzustellen. Für Bodenverdichtungen haftet die Antragstellerin zeitlich

unbegrenzt. Weiterhin ist sicherzustellen, dass die Zuwegung und Bewirtschaftung der Parzellen, welche an die in Anspruch genommenen Parzellen angrenzen, jederzeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten auch während der Bauphase ungehindert erfolgen kann.

Wegen der Inanspruchnahme der bewirtschafteten Pachtflächen sollte sich die Antragstellerin sowohl mit dem Eigentümer als auch mit dem Bewirtschafter rechtzeitig vor Inanspruchnahme wegen der zustehenden Entschädigungen und Pachtaufhebungsentschädigungen zwecks Verhandlungen in Verbindung setzen.

Die Geltendmachung weiterer Einwendungen im Erörterungstermin wird ausdrücklich vorbehalten.

Gegenäußerung zu Argument 5

Die genannten Auflagen zur Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss werden z.T. bereits über die Maßnahmenblätter des LBP (vgl. Unterlage 14.1, Maßnahme V 1: Abtrag des Oberbodens von allen Auftrags- und Abtragsflächen und separate Zwischenlagerung; Maßnahme V 2: Rekultivierung von Boden auf allen temporären Bauflächen nach Abschluss der Baumaßnahme) erfüllt.

Die Flächen werden nach Beendigung der Bauzeit durch den Vorhabenträger wieder hergestellt und in einem gemeinsamen Abnahmetermin dem Flächeneigentümer übergeben. Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen werden entsprechend der vorherigen Nutzung rekultiviert, das heißt gelockert, wenn nötig tiefgründig gepflügt oder mit einem Haken tiefgründig aufgerissen. Sollte dies nicht möglich sein, so erhält der Eigentümer einmalig eine Entschädigung für die Grundstückswertminderung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage 1 ist, wie von der Antragstellerin dargestellt, bereits Bestandteil der Maßnahme V1 (LBP Seite 92). Da die Umsetzung des LBP Antragsgegenstand ist, ist eine zusätzliche Aufnahme der Forderung nicht erforderlich. Die Rekultivierung von temporär in Anspruch genommenen Flächen wird ebenfalls im LBP (u.a. V2) dargestellt. Die Aufnahme der Auflage 2 ist daher ebenfalls nicht erforderlich. Eine zeitlich unbegrenzte Haftung für Bodenverdichtungen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgewiesen. Wie von der Antragstellerin beschrieben, werden die Flächen nach Beendigung der Bauzeit durch den Vorhabenträger wieder hergestellt und in einem gemeinsamen Abnahmetermin dem Flächeneigentümer übergeben. Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen werden

entsprechend der vorherigen Nutzung rekultiviert, das heißt gelockert, wenn nötig tiefgründig gepflügt oder mit einem Haken tiefgründig aufgerissen. Sollte dies seitens der Antragstellerin nicht möglich sein, so steht dem Pächter eine Entschädigung für die Bewirtschaftungserschwernis zu.
Die Forderung hinsichtlich der ungehinderten Zuwegung und Bewirtschaftung wurde vom Eisenbahn-Bundesamt als Nebenbestimmung (vgl. A.4.9) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.
Für die Erschwernisse aus der Bewirtschaftung steht dem Pächter unter Berücksichtigung seines Pachtvertrages ein Entschädigungsanspruch zu. Die Vorhabenträgerin ist gehalten, die Höhe der Entschädigung mit dem Einwender im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens zu regeln. Für den Fall, dass diese Regelung nicht zu Stande kommen sollte, wird ein auf Kosten der Vorhabenträgerin bestellter anerkannter Sachverständiger die Höhe der Entschädigung feststellen.

Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 bzw. die Nebenbestimmung A.4.11 wird verwiesen.

B.4.20.30 Privateinwendung P 30

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 04.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Wir () erheben Einspruch gegen das o.g. Vorhaben und den weiteren Ausbau des Streckennetzes der Bahn.

Begründung:

1.) Lärmbelästigung

Wir sind seit nunmehr 31 Jahren Anwohner der Rheindorfer Straße und können daher die Lärmentwicklung durch den im Laufe der Jahre stetig angewachsenen Schienenverkehr auf der Trasse Köln- Düsseldorf (Düsseldorf- Köln) gut beurteilen.

Als wir 1981 auf die Rheindorfer Str. zogen, war die Lärmbelästigung durch den Bahnverkehr (Nahverkehrszüge, eingeschränkter S-Bahn-Verkehr) noch gerade im tolerablen Bereich. Mittlerweile, d.h. seit ca. 15 Jahren, ist diese Lärmbelästigung nicht mehr akzeptabel, denn

bedingt durch die erhöhte Fluktuation der Züge und der damit verbundenen immer höher gewordenen Durchfahrtsgeschwindigkeit des Schienenverkehrs (S-Bahn, ICE) stieg der Lärmspiegel enorm an.

Zur erhöhten Lärmbelästigung trägt maßgeblich auch der immer weiter angewachsene Güterverkehr bei (es wurden, wie vom Gesetzgeber gefordert, im Laufe der Jahre immer mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlegt). Bereits im Jahre 1990, als die S-Bahn-Trasse erweitert wurde, hätte den Anwohnern der Rheindorfer Straße ein aktiver Lärmschutz seitens der Bundesbahn zugestanden werden müssen (s. Anlage).

Bereits vor ca. 10 Jahren versuchte eine Anwohnerinitiative, vertreten durch die Ratsherrin, Frau Ilka Gaßmann, die Bahn (damals noch Bundesbahn) zu Errichtung eines angemessenen Lärmschutzes (z.B. Wand mindestens 8 Meter hoch) zu veranlassen.

Dies wurde von der Bahn aber aus Kostengründen abgelehnt.

2. Gesundheitliche Beeinträchtigung der Anwohner

Fundierte, glaubwürdige Studien zum Thema Lärm und Gesundheit haben bewiesen, welche schädliche Auswirkung andauernder Lärm auf die Gesundheit eines jeden hat, so z.B.: Entstehung von Bluthochdruck, dadurch bedingtes, erhöhtes Schlaganfallrisiko Schädigung des Gehörs (Taubheit), Tinnitus sowie Ein- oder (und) Durchschlafprobleme. Auch wir gehören zu der Mehrheit der Anwohner der Rheindorfer Str., die unter einem oder mehreren dieser Symptome leidet.

3. Wertminderung der Immobilie

Bedingt durch den ständigen Lärmpegel, verursacht durch den Schienenverkehr (tags und nachts), können wir unseren Balkon, die Terrasse und den Garten nur noch eingeschränkt nutzen, was zur Wertminderung unseres Hauses und Grundstückes führt.

4. Gestörter Empfang der Fernsehprogramme

Seit ca. 5 Jahren ist zu bestimmten Tagezeiten kein einwandfreier Empfang der Fernsehprogramme mehr möglich (gepixeltes Bild und Tonstörungen).

Gegenäußerung zu Argument 1

Unabhängig davon, welche politischen Zielsetzungen grundsätzlich bezüglich des Güterverkehrs verfolgt werden, sei hier darauf hingewiesen, dass aus dem Projekt RRX keine Steigerung des Güterverkehrs resultiert. Darüber hinaus ist in Zusammenhang mit dem Projekt eine Verschiebung des Güterverkehrs auf die S-Bahn geplant, sodass diese dann von der Liegenschaft des Einwenders weiter entfernt verkehren würden.

Die DB AG plant in Zusammenarbeit mit dem BMVBS unterschiedliche Maßnahmen, um die Situation weiter zu verbessern. Als Beispiel seien die Umrüstung der Güterwagensohlen und eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung genannt. Diese Maßnahmen sind ortsunabhängig und somit auch unabhängig vom Projekt RRX, haben aber positive Auswirkungen für alle Bürger.

Ein externer Gutachter hat eine mögliche Überschreitung der Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährung untersucht. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (Schall) werden Gesundheitsbeeinträchtigungen ausgeschlossen. Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen sind in keinem Fall zu befürchten. Dies gilt auch für das Gebäude in der Rheindorfer Straße 163c.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind eingehalten. Damit besteht kein Entschädigungsanspruch wegen Wertminderung infolge Schallbelastung.

Die Probleme beim einwandfreien Empfang der Fernsehprogramme sind bedauerlich – ein Zusammenhang zu der existierenden Strecke der DB AG ist jedoch nicht erkennbar.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 30 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgegebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden und somit eine Gesundheitsbeeinträchtigung ausgeschlossen ist.
Hinsichtlich der vorgetragenen gesundheitlichen Beeinträchtigung der Anwohner weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass mit den vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

Die vom Einwender vorgetragene mittelbare Wertminderung aufgrund von Änderungen der Grundstücksumgebung, die nicht auf unmittelbare Grundstücksinanspruchnahmen zurückzuführen sind, aus denen sich lediglich Änderungen der Attraktivität eines Grundstücks und insoweit Chancenverschiebungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Verwertbarkeit wegen einer etwaigen schlechteren Wertentwicklung des Grundstücks ergeben, sind nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sowie des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich hinzunehmen und dementsprechend auch nicht zu entschädigen. Das Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seines Eigentums

genießt keinen absoluten Schutz. Der Träger des Planungsvorhabens ist daher entsprechend dieser Rechtsprechung grundsätzlich auch nicht entschädigungspflichtig.

Seitens des Einwenders wurde auch vorgetragen, dass zu bestimmten Tageszeiten kein einwandfreier Empfang der Fernsehprogramme mehr möglich sei. Das Eisenbahn-Bundesamt weist diesbezüglich darauf hin, dass ein direkter Zusammenhang zur bereits existierenden Bahnstrecke und insbesondere zu dem hier genehmigten Projekt nicht erkennbar ist. Das Eisenbahn-Bundesamt empfiehlt daher dem Einwender, sich mit dem Prüf- und Messdienst der Bundesnetzagentur in Verbindung zu setzen.

Argument 2:
Fazit:

a.) Ein Streckenausbau verstärkt die, in den o.a. Punkten dargelegten Nachteile für die Anwohner.

b.) Der Anstieg des Lärmpegels um weitere 8 Züge pro Stunde ist absolut unzumutbar.

c.) Da die Züge nicht in Langenfeld halten, ergibt sich kein praktischer Nutzen für die Bürger.

d.) Kein Imagegewinn für die Stadt Langenfeld und deren Bürger ersichtlich.

e.) Zusagen der Bahn AG hinsichtlich der Errichtung eines ausreichenden Lärmschutzwalles sind zu bezweifeln.

Hiermit protestieren wir gegen den Ausbau der Bahntrasse um ein weiteres Gleis und legen unser Veto gegen das "RRX-Projekt" ein.

Ferner fordern wir nun endlich die Errichtung eines ausreichenden und aktiven Lärmschutzes entlang der Rheindorfer Straße.

Gegenäußerung zu Argument 2:
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Zu b.) Ein Anstieg in Höhe von 8 Zügen pro Stunde ist nicht prognostiziert. Die beiden derzeit verkehrenden RE-Linien RE 1 und RE 5 im RRX-Konzept aufgehen. Diese tragen somit zu keiner Verkehrsmehrung bei.

Zu c. & d.) Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.

Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.

Gleichwohl ergibt sich durch die zukünftige durchgehende Zweigleisigkeit der S-Bahn ein Nutzen für alle Langenfelder Bürger. So ist durch die Zweigleisigkeit eine Steigerung der Betriebsqualität der S-Bahn möglich.

Zu e.) Wie bereits ausgeführt, sind im Rahmen des RRX auch umfangreiche Schallschutzmaßnahmen in Bereichen mit baulichen Änderungen vorgesehen. Diese sind Bestandteil der Planfeststellung und werden im weiteren Projektverlauf selbstverständlich berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Auf die sog. „Nachteile“ wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamt bereits (s.o.) eingegangen.

Hinsichtlich der Aussage zu acht weiteren Zügen verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Ausführung der Antragstellerin diesbezüglich und schließt sich der Ausführung an. Zum Halt des RRX in Langenfeld weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich.
Hinsichtlich des laut Einwenders aus dem Vorhaben nicht hervorgehenden „Imagegewinns“

weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass es sich bei dem Vorhaben um eine Infrastrukturmaßnahme einer Eisenbahn des Bundes handelt.
Zum „Lärmschutzwall“ weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass seitens der Antragstellerin für den Schutzabschnitt 4 rdB der Bau einer 220 langen SSW und das BüG beantragt wurde. Der Bau der aktiven Schallschutzmaßnahme ist Antragsgegenstand und von daher von der Antragstellerin im Rahmen des Vorhabens zwingend umzusetzen. Der Forderung des Einwenders nach der Errichtung eines „ausreichenden und aktiven Lärmschutzes entlang der Rheindorfer Straße“ wird daher nachgekommen.

B.4.20.31 Privateinwendung P 31

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 21.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt fest, dass die hier erhobene Einwendung mangels Unterschrift des Einwenders nicht rechtswirksam erhoben wurde und der Einwender sich die Ausführungen Dritter zu eigen gemacht hat. Darüber hinaus hat der Einwender eine Zeichnung eingereicht die mangels Eindeutigkeit nicht bewertet werden kann. Trotz der Unwirksamkeit der Einwendung wird in der Sache Folgendes festgestellt:

Argument 1
Die Planungen zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) sind in vollem Gange. Der RRX-Zug soll im Viertelstundentakt und mit Tempo 160 entlang der bestehenden S-Bahntrasse durch Langenfeld fahren. Darüber hinaus könnten nach dem Bau eines zusätzlichen Gleises künftig auch noch mehr Güterzüge diese Strecke befahren.
Wegen des zusätzlichen Lärmes fordert die B/G/L Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Mindest-Vorschriften hinausgehen sollten. Denn schon heute ist die Belastung für die Anwohner je nach Streckenabschnitt nicht mehr akzeptabel.

Gegenäußerung zu Argument 1
Es sei darauf hingewiesen, dass aus dem Projekt RRX keine Steigerung des Güterverkehrs resultiert. Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des

Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Hinsichtlich einer möglichen Zunahme des Güterzugverkehrs weist das Eisenbahn-Bundesamt grundsätzlich darauf hin, dass im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses Infrastrukturmaßnahmen genehmigt werden. Ein Betriebsprogramm wird allerdings nicht planfestgestellt. Die vorliegende schalltechnische Untersuchung genügt aber allen rechtlichen Anforderungen. Hinsichtlich der Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen die über die gesetzlichen Mindest-Vorschriften hinausgehen, weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass dafür die gesetzliche Grundlage fehlt.

B.4.20.32 Privateinwendung P 32

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 16.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Zum geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX) entlang der bestehenden S-Bahn-Trasse durch Langenfeld teilen wir Ihnen unsere größten Bedenken bzgl. der zu erwartenden Lärmbelästigungen und unseren damit verbundenen Einwand gegen das geplante Projekt mit. Hiermit fordern wir Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Mindestvorschriften hinausgehen, da schon heute die Belastung für die Anwohner je nach Streckenabschnitt nicht mehr akzeptabel ist.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur

Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 32 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

B.4.20.33 Privateinwendung P 33

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 01.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Hiermit möchten wir Einspruch gegen das geplante RRX Projekt erheben. Die derzeitige Frequenz auf der bestehenden S Bahntrasse entlang der Rheindorferstrasse ist heute schon am Limit der Lärmbelastung für den Anwohner und darf auf keinen Fall ohne den Bau von Lärmschutzmaßnahmen erweitert werden.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des

Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 33 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgegebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.
Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.34 Privateinwendung P 34

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 16.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld, erhebe ich, als Anwohner, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf

die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 34 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 rdB den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.
Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.35 Privateinwendung P 35

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 16.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Bezugnehmend auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld, erhebe ich, als Anwohnerin, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 35 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 rdB den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.
Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.36 Privateinwendung P 36

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 30.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Schon heute ist für mich die Lärmbelastung als Anwohnerin entlang der S-Bahntrasse zu bestimmten Zeiten nicht mehr akzeptabel. Mit dem Bau eines zusätzlichen Gleises für den geplanten RRX würde sich der Lärmpegel deutlich erhöhen. Die Frequenz der Züge würde erheblich ansteigen! Aus diesen Gründen habe ich grösste Bedenken gegen das geplante Projekt und fordere nach Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen!!! Diese Form der zusätzlichen Belastung kann ich nicht akzeptieren.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 36 wohnt jenseits von Bahn-km 22,0 rechts der Bahn im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an einem Gebäude der mögliche Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung im Nachtzeitraum überschritten wird.

Das betroffene Gebäude wird in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 16 entsprechend aufgeführt. Es handelt sich dabei nicht um das Gebäude des Einwenders

Die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mangels einer gesetzlichen Grundlage zurückgewiesen.

B.4.20.37 Privateinwendung P 37

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 28.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Hiermit legen wir Einspruch gegen die von Ihnen so geplanten Maßnahmen zur Schallreduzierung im Rahmen des Rhein Ruhr Express ein.
Die von geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen sind nicht vorhanden bzw. nicht genügend um den Schall entsprechend zu dämmen.
Ein besonders überwachtes Gleis im Streckenabschnitt 4RdBahn Sa 4rdB 18,8 – 19,2 km ist bei weitem nicht ausreichend und steht zudem nicht als zugesichert in den Planungsunterlagen. Es muss eine Lärmschutzwand oder –schutzwall errichtet werden. Hiermit äußere ich meine Bedenken wegen des Lärmes und fordere Lärmschutzmaßnahmen, die zumindest die gesetzlichen Mindestwerte unterschreiten.

Gegenäußerung zu Argument 1

Das **BüG** wird in den Planfeststellungsunterlagen, unter Anlage 2, Kapitel 11.2 auf Seite 81 wie folgt aufgeführt:

„… *als Vorzugsvariante verbleibt der Einsatz des „besonders überwachten Gleises“ viergleisig von km 17.01 bis km 20,38 und Bau folgender Schallschutzwände …“*

Lärmschutzmaßnahmen:

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In

§ 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 37 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.38 Privateinwendung P 38

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 01.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Hiermit möchte ich Einwendung gegen den o.g. Planfeststellungsabschnitt einlegen. Ich denke, dass der zusätzliche Lärm erheblich über die gesetzlichen Mindest-Vorschriften hinausgehen wird. Weiterhin befürchte ich den zusätzlichen Lärm erhebliche gesundheitliche Beeinträchtigungen.
Ich wohne in Berghausen naher der S-Bahn-Linie und verstehe nicht, dass nicht jetzt schon Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Gegenäußerung zu Argument1
Lärmschutzmaßnahmen:

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In

§ 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.
Die schalltechnische Untersuchung kommt für den Bereich ldB km 20,6 bis 22,0 zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX lediglich an einem Gebäude der angesetzte Schwellenwert im Nachtzeitraum überschritten wird. Das Gebäude wird in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Es handelt sich dabei nicht um das Gebäude des Einwenders. Die Forderung nach Lärmschutz wird daher zurückgewiesen.

Darüber hinaus verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Entscheidungen zu den Argumenten 2 und 3 (s.u.).

Hinsichtlich der vorgetragenen gesundheitlichen Beeinträchtigung weist das Eisenbahn-Bundesamt erneut darauf hin, dass am Gebäude des Einwenders die Schwellenwerte nicht überschritten werden.

Argument 2

Wie soll es sein, wenn ein neues, zusätzliches Gleis gebaut wird – und wo soll es überhaupt verlegt werden? Es kann nicht sein, dass auf der anderen Seite der Bahn Lärmschutz vorhanden ist und auf unserer Seite nicht. Wie wird dieses begründet? Ferner ist zu bedenken, dass die bei Suizidwilligen beliebte Strecke noch häufiger frequentiert wird. Es ist nicht einzusehen, dass der Rhein-Ruhr-Express durch Langenfeld fahren soll und nicht ein Langenfelder Pendler einen Vorteil davon hat, da der Zug ja nicht in Langenfeld halten wird.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die Verlegung des zusätzlichen Gleises findet südlich der Heckenstraße 16 in mehreren 100 Metern Entfernung statt. In dem Bereich, in dem die Einwenderin wohnt, wird kein zusätzliches Gleis verlegt. Entsprechendes ist in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Die Gebäude im Bereich der Bahn-km 20,600 bis 24,050 liegen in einem Streckenabschnitt, in dem keine immissionstechnisch relevanten baulichen Änderungen an der Bahnstrecke vorgesehen sind. Eine Überprüfung einer möglichen „Fernwirkung“ der baulichen Maßnahmen aus den angrenzenden Bauabschnitten ergab keine relevanten Verschlechterungen der zukünftigen Lärmsituation.

Hierzu wird auf die Ausführungen zur schalltechnischen Untersuchung verwiesen.

RRX Halt

Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.

Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.

Auch wenn kein Halt des RRX in Langenfeld ermöglicht werden kann, so haben dennoch auch die Langenfelder Bürger einen Vorteil von dem Projekt. Durch die zukünftig durchgehende Zweigleisigkeit der S-Bahn ist auch eine Verbesserung der Betriebsqualität der S-Bahn möglich. Diese hält sowohl in Langenfeld als auch in Langenfeld-Berghausen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Hinsichtlich der Örtlichkeit des zusätzlichen Gleises verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Ausführungen der Antragstellerin und auf die Anlage 4 der Antragsunterlagen. Die Antragsunterlagen haben zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich in der Stadt Langenfeld ausgelegen (siehe hierzu B.1.3.1.2). Der Einwender wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten

werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.
Die schalltechnische Untersuchung kommt für den Bereich ldB km 20,6 bis 22,0 zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX lediglich an einem Gebäude der angesetzte Schwellenwert im Nachtzeitraum überschritten wird. Das Gebäude wird in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Es handelt sich dabei nicht um das Gebäude des Einwenders. Die Forderung nach Lärmschutz wird daher zurückgewiesen.

Hinsichtlich des Vorwurfs, dass nur auf einer Seite der Bahn Lärmschutz vorgesehen sei, verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Darstellung der Lärmschutzwände im Erläuterungsbericht. Dort ist nachzulesen, dass die SSW links der Bahn bei km 20,376 und rechts der Bahn bei km 20,310 vor der sog. Baulücke endet. Ein Zusammenhang zwischen dem beantragten Bauvorhaben und einer Zunahme an Suiziden kann seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht erkannt werden.

Zum Halt des RRX in Langenfeld weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich.

Argument 3
Ich fordere Lärmschutz, der über die gesetzlichen Vorschriften hinausgeht.

Gegenäußerung zu Argument 3
Hierzu wird auf die Ausführungen unter der laufenden Nr. 1 verwiesen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf die Ausführungen zur sog. Baulücke (s.o.). Die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mangels einer gesetzlichen Grundlage zurückgewiesen.

B.4.20.39 Privateinwendung P 39

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 30.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Hiermit möchte ich Einwendung gegen den o.g. Planfeststellungsabschnitt einlegen. Ich denke, dass der zusätzliche Lärm erheblich über die gesetzlichen Mindest-Vorschriften hinausgehen wird. Weiterhin befürchte ich den zusätzlichen Lärm erhebliche gesundheitliche Beeinträchtigungen.
Ich wohne in Berghausen naher der S-Bahn-Linie und verstehe nicht, dass nicht jetzt schon Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Gegenäußerung zu Argument1
Lärmschutzmaßnahmen:

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.
Die schalltechnische Untersuchung kommt für den Bereich ldB km 20,6 bis 22,0 zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX lediglich an einem

Gebäude der angesetzte Schwellenwert im Nachtzeitraum überschritten wird. Das betroffene Gebäude wird in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Es handelt sich dabei nicht um das Gebäude des Einwenders. Die Forderung nach Lärmschutz wird daher zurückgewiesen. Darüber hinaus verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Entscheidungen zu den Argumenten 2 und 3 (s.u.). Hinsichtlich der vorgetragenen gesundheitlichen Beeinträchtigung weist das Eisenbahn-Bundesamt erneut darauf hin, dass am Gebäude des Einwenders die Schwellenwerte nicht überschritten werden.

Argument 2
Wie soll es sein, wenn ein neues, zusätzliches Gleis gebaut wird - und wohin soll es überhaupt verlegt werden? Sollen die Züge dann durch unsere Schlafzimmer fahren?

Es kann nicht sein, dass auf der anderen Seite der Bahn Lärmschutz vorhanden ist und auf unserer Seite nicht. Womit wird dieses begründet?

Gegenäußerung zu Argument 2
Die Verlegung des zusätzlichen Gleises findet südlich der Heckenstraße 16 in mehreren 100 Metern Entfernung statt. In dem Bereich, in dem die Einwenderin wohnt, wird kein zusätzliches Gleis verlegt. Entsprechendes ist in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Hierzu wird auf die Ausführungen zur schalltechnischen Untersuchung verwiesen.

Die Gebäude im Bereich der Bahn-km 20,600 bis 24,050 liegen in einem Streckenabschnitt, in dem keine immissionstechnisch relevanten baulichen Änderungen an der Bahnstrecke vorgesehen sind. Eine Überprüfung einer möglichen „Fernwirkung“ der baulichen Maßnahmen aus den angrenzenden Bauabschnitten ergab keine relevanten Verschlechterungen der zukünftigen Lärmsituation.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Hinsichtlich der Örtlichkeit des zusätzlichen Gleises verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Ausführungen der Antragstellerin und auf die Anlage 4 der Antragsunterlagen. Die Antragsunterlagen haben zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich in der Stadt Langenfeld ausgelegen (siehe hierzu B.1.3.2).

Bezgl. des Vorwurfs, dass nur auf einer Seite der Bahn Lärmschutz vorgesehen sei, verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Darstellung der Lärmschutzwände im

Erläuterungsbericht. Dort ist nachzulesen, dass die SSW links der Bahn bei km 20,376 und rechts der Bahn bei km 20,310 vor der sog. Baulücke endet.

Argument 3

Außerdem ist nicht zu verstehen, dass der Rhein-Ruhr-Express durch Langenfeld fahren soll, wenn nicht ein Langenfelder Bürger einen Vorteil davon hat, da der Zug ja nicht in Langenfeld halten wird.

Gegenäußerung zu Argument 3

Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.

Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.

Ein Abweichen hiervon würde die Förderung des Gesamtprojektes aus dem Bedarfsplan des Bundes massiv gefährden. Daher besteht keine Möglichkeit für die Aufnahme weiterer Systemhalte in das RRX-Konzept.

Auch wenn kein Halt des RRX in Langenfeld ermöglicht werden kann, so haben dennoch auch die Langenfelder Bürger einen Vorteil von dem Projekt. Durch die durchgehende Zweigleisigkeit der S-Bahn ist auch eine Verbesserung der Betriebsqualität der S-Bahn möglich. Diese hält sowohl in Langenfeld als auch in Langenfeld-Berghausen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Zum Halt des RRX in Langenfeld weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich.

Argument 4

Ich fordere Lärmschutz, der über die gesetzlichen Vorschriften hinausgeht. Die zuständigen Herren bei der Stadt können sich gerne vom Lärm, der durch Güterzüge, die ja zukünftig diese Strecke häufiger nutzen sollen, verursacht wird, überzeugen. Das Leben in Berghausen sollte weiterhin lebenswert sein.

Gegenäußerung zu Argument 4

Bezüglich der geforderten Abweichung von den gesetzlichen Vorgaben wird auf die bereits gemachten Ausführungen zu dem Thema verwiesen. Ein Anstieg der Güterverkehrszahlen durch den RRX ist nicht zu erwarten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind. Die schalltechnische Untersuchung kommt für den Bereich ldB km 20,6 bis 22,0 zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX lediglich an einem Gebäude der angesetzte Schwellenwert im Nachtzeitraum überschritten wird. Das betroffene Gebäude wird in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Es handelt sich dabei nicht um das Gebäude des Einwenders. Die Forderung nach Lärmschutz wird daher zurückgewiesen.

Die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mangels einer gesetzlichen Grundlage zurückgewiesen.

B.4.20.40 Privateinwendung P 40

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 30.05.2012
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 23.06.2015
2. Deckblatt	Stellungnahme vom 27.09.2017

Argument 1

Wie aus den Planunterlagen zu entnehmen ist, sollen teile unseres Eigentums überplant werden. Wir sind Eigentümer der Widdauen Seen und Wiesenflächen entlang der Bahntrasse, Flächen Langenfeld, Gemarkung Reusrath, Flur 19, Fl. Stk. 461, 463,459 sowie Flur 20 Fl. Stk. 268, 191, 192 und viele andere Flächen. Wie aus den Planunterlagen zu ersehen, sollen zusätzlich zu der eigentlichen Gleistrasse noch weitere Flächen unseres Eigentums für Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden. Gegen diese Planung legen wir hiermit Wiederspruch ein. Wir sind bereit die für den Gleisbau notwendigen Flächen ortsnah gegen andere Flächen zu Tauschen. Darüber hinaus werden wir aber keine weiteren Flächen verkaufen oder für die Nutzung als Ausgleichsflächen zu Verfügung stellen, zumal diese Flächen auch langfristig verpachtet sind. Um in der Örtlichkeit die Planung zu besprechen, wurden mehrere Termine mit der DB ProjektBau GmbH Hr. Dr. X. vereinbart. Diese Termine wurden aber immer wieder von Dr. X nicht eingehalten und kamen so nie zustande.

Soweit uns bekannt sind an der Uferfläche des Widdauensees westlich der Bahntrasse, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant die u.a. vorsehen an der Uferböschung den Baumbestand zu fällen um offene Kiesflächen zur Ansiedlung von Eidechsen zu ermöglichen. Diese Uferböschungen sind Über- und Unterwasser steil, ein Abholzen des Baumbestandes und die Schaffung von offenen Kiesflächen würde eine starke Erosionsgefährdung verursachen die nicht in unserem Interesse ist.

Gegenäußerung zu Argument 1

Für den Bau des vierten Gleises sind Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen und Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zwingend erforderlich. Der Vorhabenträger wird sich mit den Eigentümern in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, kann dies in einem nachgeordneten Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt werden.
LBP-Maßnahmen Gemarkung Reusrath, Flur 19, Flurstücke 461, 463, 459 sowie Flur 20 Flurstücke 268, 191, 192 und weitere andere Flächen.

Zwischen dem Widdauensee und der Bahntrasse ist als Kompensationsmaßnahme die Anlage von Ruderalfluren (Maßnahme A 4) geplant. Die Maßnahme ist auf einer Fläche vorgesehen, die im Bestand als Grünland (brachgefallene Fettwiese) genutzt und während der Bauphase fast vollständig als Baustraße und Baufläche in Anspruch genommen wird. Maßnahmenziel ist der Erhalt und die Entwicklung von sonnenexponierten, trockenen

Standorten als Lebensraum für u.a. Reptilien (Zielart Zauneidechse) sowie als Vernetzungsstruktur für bodenmobile Arten.

Die Maßnahmenfläche ist bereits im Bestand durch Vorkommen der Zauneidechse charakterisiert. Im Rahmen der Faunakartierungen gelang hier der stärkste Nachweis von Zauneidechsen im Untersuchungsgebiet. Die Zauneidechse besitzt im Untersuchungsraum zum PFA 1.3 eine besondere artenschutzrechtliche Relevanz (vgl. Unterlage 14.6 Artenschutzbeitrag) und ihre Betroffenheit stellt auch im LBP (Unterlagen 14.1 bis 14.5) einen Hauptkonflikt dar. Bei der Ableitung des Maßnahmenkonzeptes ist sie daher eine planungsrelevante Zielart (vgl. LBP, Kap. 7.1). Nach Abschluss der Baumaßnahme ist daher eine Optimierung der Fläche vorgesehen, die den Zauneidechsen wieder zur Verfügung gestellt werden soll. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Fläche im Bestand (vgl. Kartierergebnisse, dargestellt im LBP, Kap. 4.2.3.4) ist sie in besonderem Maße für die Umsetzung der Maßnahme geeignet.

Die vom Einwender angesprochene Maßnahme am Widdauenseeufer (Maßnahme A 8: Optimierung Zauneidechsenlebensraum) steht in Zusammenhang mit Maßnahme A 4. Entgegen der Darstellung des Einwenders soll an der vorhandenen Uferböschung weder der komplette Baumbestand gefällt werden noch sollen offene Kiesflächen zur Ansiedlung von Eidechsen angelegt werden. Es ist vielmehr vorgesehen, im Bereich des vorhandenen Baumbestandes wenige ausgewählte Gehölze (Auswahl der Gehölze in Abstimmung mit der ULB des Kreises Mettmann; vgl. Maßnahmenblatt LBP) zurückzuschneiden, um den Gehölzbestand lückig zu gestalten. Hierdurch ist eine bessere Besonnung der Maßnahmenfläche A 4 möglich. Die Maßnahme wurde auf Anregung der ULB des Kreises Mettmann und der Stadt Langenfeld auf einem gemeinsamen Termin mit dem Planungsbüro Bosch & Partner entwickelt, um die Wirksamkeit der Maßnahme A 4 zu erhöhen. Die derzeitige Nutzung der Uferböschungsfläche sowie die Nutzung des Sees (u.a. als Angelsee) werden darüber hinaus nicht beeinträchtigt. Eine erhöhte Erosionswirkung ist ebenfalls nicht gegeben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung des Einwenders ist während des Erörterungstermins am 22.01.2014 erörtert worden. Dabei ging es insbesondere um die Ausgleichsmaßnahmen. Eine Einigung konnte während des Erörterungstermins nicht erzielt werden. Es wurde jedoch festgehalten, dass die Antragstellerin mit dem Einwender weitere Gespräche führen wird.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Antragsunterlagen im Rahmen des ersten und des zweiten Deckblattverfahrens überarbeitet worden sind. Durch die

Änderungen kam es auch zu unterschiedlichen Inanspruchnahmen von Flächen des Einwenders. Hinsichtlich der Inanspruchnahmen von Flächen des Einwenders verweist das Eisenbahn-Bundesamt daher auf seine Entscheidung zum 2. Deckblattverfahren, da die Unterlagen des 2. Deckblattverfahrens die finale Fassung der Antragsunterlagen darstellen.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 23.06.2015

Argument 1 – Stellungnahme vom 23.06.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie aus den Planunterlagen zu entnehmen ist, sollen Teile unseres Eigentums überplant werden. Wir sind Eigentümer der Widdauen Seen und Wiesenflächen entlang der Bahntrasse, Flächen Langenfeld, Gemarkung Reusrath, Flur 19, Fl. Stk. 461, 463, 459 sowie Flur 20 Fl. Stk. 268, 191, 192 und viele andere Flächen. Wie aus den Planunterlagen zu ersehen, sollen zusätzlich zu der eigentlichen Gleistrasse noch weitere Flächen unseres Eigentums für Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden. Außerdem ist jetzt neu die Umverlegung einer Gasleitung geplant.

Gegen diese Planung erheben wir hiermit Einspruch/Einwände.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 23.06.2015

entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf die nachfolgend aufgeführten Entscheidungen.

Argument 2 – Stellungnahme vom 23.06.2015

1. Inanspruchnahme von Grundstücken I Flächentausch

Im Bereich des Stadtgebiets Langenfeld ist der Grundstücksmarkt sehr begrenzt, die Grundstückspreise für landwirtschaftliche Grundstücke bzw. Grundstücke im Außenbereich sind in den letzten drei Jahren erheblich angestiegen. Aus diesem Grunde sind wir zwar bereit die für den Gleisbau notwendigen Flächen ortsnah gegen andere Flächen zu tauschen. Darüber hinaus werden wir aber keine weiteren Flächen verkaufen oder für die Nutzung als Ausgleichsflächen zu Verfügung stellen, zumal diese Flächen auch langfristig verpachtet sind. Über dies besteht die Gefahr dass mangels Verfügbarkeit von

landwirtschaftlichen Nutzflächen auf dem freien Markt ein steuerlich notwendiger Ersatzerwerb nicht möglich sein wird.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 23.06.2015
Es wird angeboten, die geplante Maßnahmenfläche der Maßnahme A 4 zwischen geplanter Bahntrasse und den Widdauenseen vom Umfang her deutlich bzw. auf ein Minimum (Baustreifen) zu reduzieren. Auf die Maßnahme A 8 kann ganz verzichtet werden.

(Siehe hierzu Ausführungen unter Lfd. Nr. 11)

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Antragsunterlagen im Rahmen des ersten und des zweiten Deckblattverfahrens überarbeitet worden sind. Durch die Änderungen kam es auch zu unterschiedlichen Inanspruchnahmen von Flächen des Einwenders. Hinsichtlich der Inanspruchnahmen von Flächen des Einwenders verweist das Eisenbahn-Bundesamt daher auf seine Entscheidung zum 2. Deckblattverfahren, da die Unterlagen des 2. Deckblattverfahrens die finale Fassung der Antragsunterlagen darstellen.

Argument 3 – Stellungnahme vom 23.06.2015
2. Betretungsschutz des Seegrundstücks während der Bauphase
Wie sich an der Planung zur Verlegung der Gasleitung zeigt, soll entlang unseres Seegrundstücks eine Spundwand zur Stabilisierung der Böschungen in den Boden eingepresst werden. Vorbereitend soll dazu die vorhandene Zaunanlage samt Toren, diese bestehend aus Edelstahlpfosten, die Seezugänge und Abfahrten und die Bäume/Gehölze an der Oberkante der Böschung entfernt/verändert werden. Da dies in der Sommerzeit geschehen soll, muss die Planfeststellung die Festsetzung enthalten, dass der Vorhabenträger für einen Betretungsschutz zu den Uferbereichen zu sorgen hat.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 23.06.2015
Der Vorhabenträger kommt dem Wunsch, während der Bauzeit zur Verlegung der Ferngasleitung für den Betretungsschutz in den Uferbereichen zu sorgen, nach.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens auf die Errichtung der im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens

vorgesehenen massiven Stützwand von km 18,467 bis km 18,832 verzichtet wurde.

Argument 4 – Stellungnahme vom 23.06.2015

3. Inanspruchnahme von Bewuchs

Parallel zu der vorhandenen Zaunanlage wurden mehrere Obstbäume gepflanzt, diese Maßnahme wurde mit dem Umweltpreis der Stadt Langenfeld gewürdigt. Auch diese Obstbäume und weitere Bäume sowie Sträucher würden durch die geplante Maßnahme entfernt. Für die zu fällenden Bäume/Gehölze/Sträucher erwarten wir eine Ausgleichszahlung. Die Höhe der Ausgleichszahlung bemisst sich an dem Wert des Baumes/Gehölz mit dem ansonsten eine Ersatzpflanzung erfolgen müsste und· beträgt inkl. Pflanzkostenpauschale einschl. aller Nebenkosten mindestens 250 € pro Baum/Gehölz oder ein Mehrfaches.

Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 23.06.2015

Die Entfernung der Baumreihe entlang des bestehenden Zaunes ergibt sich durch die erforderliche Leitungsverlegung und lässt sich nicht vermeiden. Der Eingriff wurde im LBP entsprechend bilanziert und kompensiert. (Siehe hierzu Ausführungen unter Lfd. Nr. 11)

Die Entschädigungsansprüche werden im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren geregelt. Sollte eine Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, kann dies in einem nachgeordneten Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Antragsunterlagen im Rahmen des ersten und des zweiten Deckblattverfahrens überarbeitet worden sind. Durch die Änderungen kam es auch zu unterschiedlichen Inanspruchnahmen von Flächen des Einwenders. Hinsichtlich der Inanspruchnahmen von Flächen des Einwenders verweist das Eisenbahn-Bundesamt daher auf seine Entscheidung zum 2. Deckblattverfahren, da die Unterlagen des 2. Deckblattverfahrens die finale Fassung der Antragsunterlagen darstellen.

Argument 5 – Stellungnahme vom 23.06.2015

4. Folgen der Einbringung der Spundwand *I* Gestaltung der Zaunanlage und der Zugänge nach Fertigstellung der Baumaßnahme

Es ist zu vermuten, dass überdies die Spundwand in den Wasserhaushalt der in der Böschung darunterliegenden Bäume eingreift und diese Bäume auf Dauer stark geschädigt werden. lnfolge der Schädigung der Bäume könnte die Stabilität der Böschung leiden, da die

möglicherweise absterbenden Bäume mit ihren Wurzeln nicht mehr das Ufer/Böschung halten. Eine Bewirtschaftung des Baumbestandes währe wegen fehlemden Wassers dann auch nicht mehr möglich.

Es stellt sich die Frage ob die Spundwand perforiert erstellt werden kann, damit Oberflächenwasser zur Bewässerung hindurchsickern kann und eine Durchwurzelung zumindest mit Kapillarwurzel möglich wird.

Nach Installation der Spundwand müssen die Zaunanlage und die Zugänge zum See samt Tür und Toranlagen entlang der Böschung des Seeufers wieder aufgebaut werden, dies wurde uns auch von der DB Projektbau schriftlich zugesichert. Wir erwarten dabei, dass die neue Zaunanlage so gebaut wird das auf einer Breite von 3 m hinter der neuen Zaunanlage, ein Streifen zur Pflege und Unterhaltung des Geländes und der Böschungen angelegt wird. Die Pflege der Grünanlage erfolgt derzeitig mit einem Schmalspurtrecker vor und hinter dem Zaun. Die Ausführung der Spundwand mit wahrscheinlich Installation des Zaunes auf der Kante der Spundwand, verschließt uns als Eigentümern die Möglichkeit, einfach weitere Zugänge zum unserem See Grundstück zu ermöglichen. Die Zaunanlage am betreffenden Seeufer haben wir erst vor etwa 5 Jahren neu gebaut.

Vormals waren dort noch mehr als 4 Seezugänge. Erst bei zukünftig neuen Verpachtungen und notwendigen Arbeiten an der Böschung und im Gehölz wollten wir wieder weitere Zugänge schaffen. Derzeitig sind dort 4 Zugänge, Tore, als Zugang zum See vorhanden. Wir erwarten für die Planung, dass noch mindestens 2-3 weitere Zugänge, Tore, mit Radlader/Trecker befahrbar, Abgang bis zum Wasser entlang des betreffenden Uferabschnittes gebaut werden, da wir das nach Installation der Spundwand wahrscheinlich nur noch mit großem Aufwand selber realisieren könnten. Die Bäume entlang der Böschung haben mittlerweile ein Alter erreicht das eine intensive Baum-/Waldpflege mittelfristig notwendig wird. Am Uferbereich wollten wir noch weitere Verpachtungen durchführen die wir aber seit bekannt werden der Planung nicht realisieren können da ein längerer Zeitraum der Beanspruchung, Baumaßnahmen, durch Sie, DB, eintreten wird.

Sollte die neue Zaunanlage nicht mit einem Schmalspurtrecker hinter fahrbar sein, würde dadurch ein viel größerer Pflegeaufwand der Grünanlage entlang der Böschungen und der Böschungsoberkante entstehen. Derzeitig erfolgt die Pflege der Grünanlage vor und hinter dem Zaun mit einem Schmalspurtrecker und Handwerkzeugen. Wird die Zaunanlage mehr zum See hin verlegt und rückt sie damit näher an die Böschung, kann dort die Pflege nur noch mit Handwerkzeugen, Freischneider, erfolgen und ist deutlich viel zeitaufwändiger. Nach eigenen Berechnungen ist die Pflege in dem Böschungsabschnitt dann um das 10-fache aufwändiger. Zusätzlich sehen wir das Erfordernis, aus diesem Grunde entlang der

Zaunanlage und zwischen dieser und dem neuen Gleis mehrere größere befestigte Stellflächen zu belassen. Auf diesen Flächen sollte es erlaubt sein, Fahrzeuge u.a. der Pächter (PKW, Traktoren, etc.), die zum Zwecke der Pflege eingesetzt werden oder auch den Pächtern während des Betretens ihrer Pachtfläche dienen, abzustellen, auch um zum Beispiel landwirtschaftliche Anhänger zwecks Verladung von Schnittgut etc. längere Zeit vor Ort zu belassen. Wir gehen davon aus, dass dieses ohne weiteres möglich sein sollte, da der gesamte Streifen unseres Grundstücks ohnehin zum Einpressen der Spundwand sowie der Verlegung der Gasleitung baulich in Anspruch genommen wird.

Gegenäußerung zu Argument 5 – Stellungnahme vom 23.06.2015
Stützwand:

Die Stützwand kann aus statischen und konstruktiven sowie aus der Sicht der Dauerhaftigkeit nicht perforiert hergestellt werden. Es ist aus bautechnischen Gründen nur eine dichte Stützwand herzustellen. Diese besteht aus Stahlbohlen.
Die Stützwand ragt gemäß Planung 4 m tief in den Boden, das Grundwasser wird dabei nicht angeschnitten. Die Vegetation der betroffenen Böschung wird vom Niederschlagswasser und nicht vom Grundwasser gespeist. Eine Beeinträchtigung der zwischen Stützwand und Gewässer verbleibenden Gehölze ist daher unwahrscheinlich. Geringfügige Änderungen der Standorteigenschaften für die Gehölze, die nicht vollständig ausgeschlossen werden können, führen nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Gehölze. Dies wird in den aktuellen Unterlagen entsprechend berücksichtigt, so dass ausschließlich als Verlust von Gehölzen der Bereich der Rodung bilanziert und kompensiert wurde.

Da derzeit hinter dem Zaun kein entsprechender Streifen zur Verfügung steht, kann seitens des Vorhabenträgers der Forderung leider nicht vollumfänglich nachgekommen werden. Die Herstellung eines schmalen, begehbaren Streifens entlang der Stützwand zwecks Instandhaltung ebendieser wird selbstverständlich zugesagt. Sofern darüber hinaus ein größerer Pflegeaufwand nachgewiesen werden kann, kann diesbezüglich über eine entsprechende Entschädigung verhandelt werden. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen unter der laufenden Nummer 6 verwiesen.

Zur Forderung der Anlage von befestigten Stellflächen:
Die Planung orientiert sich an der aktuell im Bestand gegebenen Situation. Derzeit befinden sich keine befestigten Stellflächen zwischen dem bestehenden Zaun am See und der bestehenden Bahnlinie. Das Abstellen von Fahrzeugen (durch Nutzer des Sees oder durch Pflegefahrzeuge) erfolgt auf den zwischen der Bahnlinie und dem See liegenden

Grünländern. Dies ist, wie bereits in einem gemeinsamen Termin mit den Betroffenen abgestimmt, auch nach Abschluss aller vorgesehenen Baumaßnahmen und nach Verkleinerung der Maßnahmenfläche A4 (siehe unten) im vorhandenen Umfang möglich. Der bestehende geschotterte Weg, welcher durch die Leitungsverlegung teilweise verlegt werden muss, wird ebenfalls wieder als Schotterweg hergestellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens auf die Verlegung der Ferngasleitung auf die bahnlinke Seite und damit auf die Errichtung einer Stützwand verzichtet wurde.

Argument 6 – Stellungnahme vom 23.06.2015
5. Ertragsminderungen durch die / während der Baumaßnahme
Beeinträchtigungen der Pächter des Seeufers und der Wiesenfläche mit entsprechendem Pachtverlust während der Bauarbeiten sind zu erwarten. Die derzeitigen Pächter/Nutzer – einer unserer Söhne als Verwalter der Flächen, Jagdpächter, ein Hundeverein, einzelne Angler, Tauchvereine und ein Landwirt – werden den See und die Wiesenfläche während der Bauphasen 1. Gasleitungsverlegung; 2. Bahngleisverlegung Baustraße, Baustelleneinrichtungsfläche und die dazwischenliegenden Ausfallzeiten, aller Voraussicht nach nicht oder nur eingeschränkt nutzen können. Es ist zu erwarten das Pächter bei bekannt werden der Planung die Pacht kündigen und wir (unser Sohn als Pächter/Verwalter) erst nach vollständiger Fertigstellung der Baumaßnahme wieder mühsam neue Pächter suchen müssen. Wir erwarten dafür eine Ausgleichszahlung.

Gegenäußerung zu Argument 6 – Stellungnahme vom 23.06.2015
Der Vorhabenträger wird sich mit den Eigentümern in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, kann dies in einem nachgeordneten Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens auf die Verlegung der Ferngasleitung auf die bahnlinke Seite und damit

auf die Errichtung einer Stützwand verzichtet wurde.
Hinsichtlich der Entschädigung weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Entschädigungsfrage außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage des Gesetzes über die Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und –entschädigungsgesetz – EEG NW) zu regeln ist. Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 wird verwiesen.

Argument 7 – Stellungnahme vom 23.06.2015
6. Gasleitung
Die Verlegung der Gasleitung mit entsprechendem Schutzstreifen nahe zum Seeufer hin verschließt uns als Eigentümern die Möglichkeit auf unserem eigenen Grund nach Belieben bzw. zukünftiger Notwendigkeit Versorgungsleitungen für z.B. Telefon/Strom oder ähnlich zu verlegen. Wie sich an der vorliegenden Planung zeigt ist der Abschnitt zwischen Seeböschung und Bahngleisen eng. Mit der Planung zur Verlegung der Gasleitung wird die letzte mögliche Trasse parallel zum Ufer überplant, das neue Gleis, der Weg und die Gasleitungstrasse inkl. des Schutzstreifens erlauben lediglich noch eine sehr eingeschränkte Nutzung des Grundstücks, sodass der Entzug der Privatnützigkeit des Grundstücks bereit sehr nahe gerückt ist. Deshalb erwarten die Eigentümer dafür eine deutlich höhere Ausgleichszahlung wie sonst für Inanspruchnahme von Ackerland, Wiesenflächen üblich, da die Gasleitung/Deutsche Bundesbahn einzig einen gewerbsmäßigen Zweck haben.

Gegenäußerung zu Argument 7 – Stellungnahme vom 23.06.2015
Der Vorhabenträger wird sich mit den Eigentümern in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, kann dies in einem nachgeordneten Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens auf die Verlegung der Ferngasleitung auf die bahnlinke Seite und damit auf die Errichtung einer Stützwand verzichtet wurde.
Hinsichtlich der Entschädigung weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Entschädigungsfrage außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage des Gesetzes über die Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen

(Landesenteignungs- und –entschädigungsgesetz – EEG NW) zu regeln ist. Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 wird verwiesen.

Argument 8 – Stellungnahme vom 23.06.2015

7. Einschränkung des zukünftigen Nutzungspotentials des Sees

Durch die jahrzehntelange Rekultivierung an unseren Seen, welche durch den ehemaligen Auskiesungsbetreiber geschuldet war, durch diesen indes Jahrelang verzögert wurde, hat sich auch die geplante Entwicklung des Sees hin zu einem Freizeit-Park verzögert.

Grundsätzlich war diese Entwicklung aber durch uns immer vorgesehen, wenngleich eine konkrete Planung für eine Folgenutzung bisher nicht möglich war. Seit 1996 begann am Widdauen See 1 eine Böschungsanschüttung, Rekultivierung, die 2001 zum erliegen kam und nicht abgeschlossen wurde. Nach vielen Drängen bei der Behörde und dem ehemaligen Kieswerksbetreiber wurde dann 2011 nach 10 Jahren das Verfahren wieder aufgenommen und über eine Ordnungsverfügung (OV) die Böschungssanierung ab Ende 2012 fortgesetzt. Das Verfahren ist bis heute nicht abgeschlossen worden. Dadurch entstanden lange Zeiträume, über 10 Jahre Stillstand in Planung und Umsetzung, in denen Wir nicht absehen konnten, wann die Rekultivierung des Kieswerkstandortes überhaupt abgeschlossen wird. Deshalb war für uns eine Folgeplanung am Standort Widdauen Seen nicht möglich. Allerdings gab es bereits weitgehende Vorgespräche mit der Stadtverwaltung und u.a. dem (ehemaligen) Bürgermeister Staehler und der Kreisverwaltung Mettmann, Untere Wasserbehörde, dort mit Herrn X, die eine Planung am Standort als Freizeitgelände als realistisch und als Bereicherung für die Langenfelder Bevölkerung ansahen. Durch die starke Inanspruchnahme des östlichen Seeufers, insbesondere auch durch Wegfall der Bäume entlang zur geplanten Spundwand, wird der Sicht- und Schallschutz in südlicher */* südwestlicher Richtung zum ehemaligen Kieswerk wegfallen bzw. ganz wesentlich beeinträchtigt werden. Damit wird der Erholungswert am geplanten Naherholungsstandort am ehemaligen Kieswerk deutlich beeinträchtigt und das Entwicklungspotenzial des gesamten Seegrundstücks wesentlich stärker als zu vor geplant beeinträchtigt. Der derzeitige Blick vom ehemaligen Kieswerk auf die Gleisstrecke am gegenüberliegenden Ufer ist dominiert durch den Blick auf die Baumkronen. Die hohen Bäume an der Böschungsoberkante entlang der geplanten Gasleitung, sind ein guter Sichtschutz und ein notwendiger Lärmschutz, da. die glatte Wasserfläche sonst den Bahnlärm intensiv herübertransportieren würde.

Bei einem vorbeifahrenden Zug ist erst das flächig erscheinende Zuggeräusch zu hören, dann beim Passieren des Zuges am Seeufer ist abwechselnd mal der Zug mal ein Baum zu

sehen. Beim Blick aus dem Zug heraus z.B. aus einer fahrenden S-Bahn, ist der See mit Bäumen umstanden gut zu sehen und bietet einen abwechslungsreichen Ausblick. Durch die Fällung der Bäume für den Bau der Spundwand würde sich der Blick aus beiden Richtungen drastisch verändern. Der neue Blick aus beiden Richtungen währe monoton, es wäre nur der Zug bzw. die offene Seefläche zu sehen. Auch für diese drastische Veränderung erwarten wir einen Ausgleich.

Das Erholungspotential der Seegrundstücke wird ganz erheblich in Mitleidenschaft gezogen werden.

Gegenäußerung zu Argument 8 - Stellungnahme vom 23.06.2015
Die derzeitige beziehungsweise die geplante Nutzung des Sees kann auch nach Umsetzung der Baumaßnahme aufrechterhalten werden.

Da die obere Baumreihe am See derzeit lückig ist und eine Gehölzreihe aus lückigen Einzelbäumen anders als ein beispielsweise geschlossener Waldbestand bezüglich des Sicht- und Schallschutzes zu bewerten ist, da die abschirmende Wirkung nur eingeschränkt vorhanden ist, wird der Erholungswert des Sees insgesamt nicht verschlechtert. Darüber hinaus ragt nur die obere Baumreihe über die Böschung hinaus, die darunter stehenden Gehölze stehen zu niedrig, um eine Schutzfunktion bezüglich Lärm und visueller Wirkungen zu übernehmen. Gerodet wird im Übrigen an der nordöstlichen Böschung, die Blickrichtung nach Süden / Südwesten wird, wie vom Stellungnehmer dargelegt, nicht beeinträchtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens auf die Verlegung der Ferngasleitung auf die bahnlinke Seite und damit auf die Errichtung einer Stützwand verzichtet wurde. Darüber hinaus weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass der Gehölzrückschnitt (ehemals Maßnahme A 8) im LBP gestrichen wurde und in den Unterlagen des 2. Deckblattverfahrens nicht mehr enthalten ist.

Argument 9 – Stellungnahme vom 23.06.2015
Ebenso erwarten wir eine Zuzahlung zu Schallschutzfenstern für die Fenster und Terrassenelemente, Räume u.a. für Tauchvereine, für den geplanten Standort Freizeitanlage am ehemaligen Kieswerk Gut Widdauen 90. Da die Maßnahme auch zu mehr Lärm an unserem Gebäude Gut Widdauen 98 führen wird, erwarten wir auch dafür eine Zuzahlung zu neuen Schallschutzfenstern.

Gegenäußerung zu Argument 9 – Stellungnahme vom 23.06.2015

Die Gebäude Gut Widdauen 90 und 98 liegen in einem Abstand von ca. 500 bzw. 700 Metern zur Bahnanlage. Sie liegen somit außerhalb des für die Baumaßnahme relevanten Lärmkorridors, so dass kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht. Eine Finanzierung von passiven Maßnahmen wie z. B. Schallschutzfenstern ist demnach nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die vom Einwender genannten Gebäude zwischen den Schutzabschnitten 2 und 3 ldB liegen. Für den Bereich zwischen Bahn-km 17,01 bis 20,38 wurde von der Antragstellerin der Bau des Besonders überwachten Gleises beantragt. Da sich die Gebäude in einem entsprechend großen Abstand von ca. 500 bzw. 700 m zum Bauvorhaben befinden, sind Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nicht zu erwarten. Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

Argument 10 – Stellungnahme vom 23.06.2015

9. Bestimmtheit der Planung / Ermittelbarkeit / Bestimmbarkeit der genauen Inanspruchnahme und Betroffenheit

Im Frühjahr 2014 informierte uns die DB Planung über eine bevorstehende Vermessung entlang der geplanten Spundwand. Die Vermessung ist bis heute nicht erfolgt. Stattdessen erfolgte die Planung auf Grundlage der Deutschen Grundkarte die im Maßstab 1:5000 sicher nicht ausreichend den tatsächlichen Böschungsverlauf wiederspiegelt. Deshalb haben wir große Angst, dass möglicherweise während der weiteren Planung festgestellt wird, dass das Ufer doch zu schmal ist für die Gasleitungsverlegung da die eigentliche Flächeninanspruchnahme überhaupt noch nicht ·ersichtlich ist. Sollte die Fläche nicht ausreichen befürchten wir große Bodenanschüttungen an dem betreffenden Uferbereich mit weitreichenden Folgen für die bestehenden Verpachtungen der Seen (Zutrittsverbot während der Bauphasen, Eintrübung im Wasser während Bodenaufschüttung wie wir dies schon seit über 15 Jahren in unserem anderen See haben, Lärm und Staubimmissionen) und erneute Zeitverzögerungen bei Planung zukünftiger Nutzungen wie z.B. das geplante Freizeitgebiet an den Seen.

Für diesem Fall erwarten wir eine Entschädigung für den Pacht und Nutzungsausfall und pro Kubikmeter in den See eingebrachten Bodenaushub eine Zahlung von üblicherweise 3,5 bis

5 Euro pro Kubikmeter Anschüttungsmaterial so eine Anschüttung oder Verfüllung notwendig werden sollte. Im Falle der Anschüttung ist zu beachten, dass sich das Grundstück im Geltungsbereich einer Wasserschutzzone befindet. Vorbereitend erwarten wir für die weitere Planung, dass ein Standsicherheitsgutachten für den Böschungsabschnitt erstellt wird. Dabei ist zu berücksichtigen dass die Böschungen, am Seeufer Unterwasser recht steil sind. Bei der Berechnung im Gutachten darf nicht von der üblichen Böschungsneigung von Sand und Kies ausgegangen werden. Tatsächlich befinden sich im Wasser Schwankungsbereich mächtige Schichten aus Eisen Konkretionen (Raseneisenstein) die in Schichten mit Kies Auftreten und Unterwasser zu Unterspülung entlang der Böschung führen - die Konkretionen bleiben stehen und stützen zunächst die Böschung, während sie unterhöhlt werden. Ab einem bestimmten Grad der Unterhöhlung kann dann die Konkretion die Böschung nicht mehr stützen, es kommt zu einem Abbruch und dem zufolge wohlmöglich zu einem Abrutschen der Böschung einschließlich der Gasleitung. Dies muss der Gutachter zur Standsicherheitsberechnung unbedingt berücksichtigen. Der Sachverhalt ist Vertretern der Antragstellerin eingehend dargelegt worden, siehe u.a. unser Schreiben vom 08.07.2014 an DB Projektbau. Es kann also durchaus sein, dass die Böschung, entlang welcher die Gasleitung verlegt werden soll, auf Dauer betrachtet nicht standsicher ist.
Eine Verpressung der Spundwand ohne ein entsprechendes Gutachten, das eine Standsicherheit definitiv feststellt, erscheint uns unverantwortbar.
Überdies muss aus unserer Sicht vor Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses und nicht erst im Zuge der Ausführungsplanung eine genaue Feststellung der Inanspruchnahme und damit eine Vermessung des in Anspruch zu nehmenden Grundstücks sowie eine Dokumentation des genauen Verlaufs der jetzigen Böschungskanten über- und unterwasser erfolgen, da andernfalls eine genaue Ermittlung des Eingriffs später nicht mehr möglich wäre. Hierauf werden wir bestehen müssen.

Gegenäußerung zu Argument 10 – Stellungnahme vom 23.06.2015
Die Vermessung der geplanten Stützwand ist im August 2015 in Abstimmung mit dem Seebesitzer erfolgt. Dabei wurde die Lage der Spundwand, an den Stellen an denen der Bewuchs der Böschung es zugelassen hat, sichtlich durch Pflöcke gekennzeichnet.

Als Grundlage für die Planung diente die deutsche Grundkarte wie es richtig beschrieben wurde. Des Weiteren wurden die im Planfeststellungsbeschluss zur Anlegung des Widdauensees vom 23.Februar 1973 beschriebenen Bestimmungen geprüft und berücksichtigt.

Die Situation im Bereich des Hangs - und entsprechend auch der unwahrscheinliche und ungünstige Fall der einseitigen Erdbelastung mit gegebenenfalls Anpralllasten und Verformungen – werden im Rahmen der detaillierten Planung mit berücksichtigt. So wird gewährleistet, dass die Spundwand dauerhaft die Funktion übernimmt, das Erdreich hinter der Spundwand ohne Setzungen und Bodenbewegungen zurückzuhalten.

Der Vorhabenträger sagt zu, den seitens der Betroffenen geforderten detaillierten Standsicherheitsnachweis im Rahmen der weiteren Planung zu erbringen. Dabei werden die besonderen örtlichen Gegebenheiten entsprechend berücksichtigt.

Wie bereits weiter oben dargelegt, ist eine Absteckung des Geländes zwischenzeitlich erfolgt. Diese Maßnahme ist im Rahmen der aktuellen Projektphase unüblich, wurde aber dennoch im Interesse beider Parteien durchgeführt. Auch im Zuge der weiteren Planung wird eine intensive Abstimmung mit den Betroffenen zugesagt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens auf die Verlegung der Ferngasleitung auf die bahnlinke Seite und damit auf die Errichtung einer Stützwand verzichtet wurde. Hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme weist das Eisenbahn-Bundesamt grundsätzlich darauf hin, dass die Flächeninanspruchnahme im Grunderwerbsverzeichnis der Anlage 9 und im Grunderwerbsplan der Anlage 10 dargestellt wurde. Da die Antragsunterlagen im Laufe des Vorhabens geändert worden sind, sind auch die Anlagen 9 und 10 entsprechend überarbeitet worden. Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass Grundstücksinanspruchnahmen die über die in den Anlagen 9 und 10 dargestellten Flächeninanspruchnahmen hinausgehen, nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind.

Argument 11 – Stellungnahme vom 23.06.2015

10. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen I LBP-Maßnahmen I Entwicklung am Standort

Wir sind nicht grundsätzlich gegen die Planung, erwarten aber eine Entschädigung für die Beanspruchung unserer Gelände und nicht noch mehr Beeinträchtigungen wie z.B. durch die im LBP vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die bei uns zu mehr Arbeit und Nutzungsausfall führen. Würden die Flächen nicht durch uns gepflegt würden die LBP Maßnahmen, wie z.B. Habitat Strukturen wie Steinhaufen, mit Brombeeren überwachsen. Die Unterhaltung der Wiese, Grünland, würden erschwert dagegen wiedersprechen wir. Wie

schon mehrfach geäußert sind wir nicht bereit die Flächen für die LBP Maßnahmen zu Verfügung zu stellen noch zu verkaufen. Im vorhaben Gebiet gibt es sicherlich noch ausreichend andere Flächen die Sie für solche Maßnahmen beanspruchen können. Defacto werden bei den Bauarbeiten zur Gasleitungsverlegung wie auch bei den Arbeiten zur Schaffung der neuen Gleisstrecke, die Habitate der dort lebenden Insekten, Eidechsen und Vögel stark beeinträchtigt und überwiegend zerstört. Als Ausgleich planen Sie die sensiblen Arten vorab umzusiedeln und später wieder auf die Flächen rück zu siedeln. Überdenken Sie Ihre Planung und suchen Sie direkt geeignete Grundstücke auf denen Sie die betroffenen Tiere direkt umsiedeln können ohne diese dann später wieder zurück zu siedeln. Da wir nicht alle Maßnahmen in LBP verstehen und keine wollen wiedersprechen wir hiermit gegen alle LBP Maßnahmen auf unseren Grund. Im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) werden die Biotopstrukturen und der Freizeitwert/Erholungswert am Standort Widdauen Seen beschrieben. Wir teilen nicht die Auffassung der Verfasser, dass die Seen einen großen ökologischen Wert für Natur und Landschaft haben. Nach unserer Meinung sind die Seen wie eine Insel zwischen Autobahnen nach Süden und Westen, Eisenbahnstrecke nach Norden und strukturlosen Agrarflächen nach Osten und damit von anderen Biotopstrukturen abgeschnitten. Durch diese Zerschneidungen (Verkehrsachsen und intensiv genutzten Agrarflächen) sind Vernetzungen zu anderen Biotopen unmöglich. Wir sehen auch kein hohes ökologisches Entwicklungspotential, da die am Standort vorkommenden Arten durch die Zerschneidungen im Gelände geringen bis keinen genetischen Austausch mit Artgenossen finden. Dies betrifft die überwiegende Flora und Fauna bis auf Vögel. Entgegen der Auffassung der Verfasser die einen geringen Erholungswert am Standort beschreiben, sehen wir einen mittleren bis hohen Erholungswert am Standort. Der besondere Erholungswert liegt an den Seen begründet. Andere Standorte in der Nähe wie Wasserski Anlage Langenfeld oder Hitdorfer See Leverkusen zeigen das alleine in dem regionalen Bezug mindestens ein mittlerer Erholungswert gesehen werden muss. Die gute Anbindung nach Köln und Düsseldorf über die Autobahn, die Nähe zu den Städten Langenfeld, Monheim und Leverkusen die mit dem Fahrrad in ca. 15 Minuten zu erreichen, zeigt eine gute Erreichbarkeit in einem regionalen Grünzug. Die ehemalige Planung Naherholungsgebiet Knipprather Wald und die ehemalige regionale Entwicklungsplanung sah das Gebiet als regionalen Grünzug, zu dem auch die Widdauen Seen, der Hitdorfer See und die Wasserskianlage gehören, zeigen schon das gute Entwicklungspotential als Freizeitgelände. Wir wünschen uns die Fläche um den ehemaligen Kieswerkstandort intensiv als Mittelpunkt einer Freizeitanlage mit Gebäuden Infrastruktur zu nutzen und ca. 80% der Flächen extensiv wie durch z.B. Tauchen, Angeln, Jagd, Waldwirtschaft und Verweilen z.B. an Aussichtspunkten auf den See schauen zu nutzen. Damit würde der größte Teil der Seen

und Uferflächen naturnah bleiben. Die Seen werden durch einen unserer Söhne Verwaltet und Bewirtschaftet. Er ist Biologe und hat sich seit über 15 Jahren an den Seen engagiert. Zusammen mit den Pächtern, Anglern, Tauchern, Jägern etc. hat er in den langen Zeiträumen des Stillstandes der Rekultivierungen und dadurch unmöglicher Planungssicherheit am Standort, viele Projekte zur Pflege, Unterhaltung und ökologischer Bereicherung im Rahmen seiner Möglichkeiten realisiert:

-Schaffung -von Laichzonen in den Seen, -Aufbau und Pflege von Schilf- und Röhrichtzonen die durch starke Wasserspiegelschwankungen ständige Nacharbeit erfordern, -Bepflanzung der durch die Rekultivierung beanspruchten Flächen die faktisch immer noch nicht Rekultiviert sind, Gehölzhaufen für brütende Vögel,-Gesteinshaufen für Amphibien, Reptilien, -Mahdgutübertragung an den Wegesrändern.

Diese Arbeiten waren nur in Kooperation mit den Pächtern möglich -viele Hände schnelles Ende- und verdeutlichen wie wichtig uns die Verpachtung an den Seen ist. Zum einen sorgen die Pächter für einen notwendigen wirtschaftlichen Ertrag, zum anderen sind die Pächter bereit sich unter Anleitung bei der Pflege und Unterhaltung zu beteiligen und kontrollieren nach Ihren Möglichkeiten die Uferbereiche und Flächen gegen wildes Lagern und Campieren (also Vermüllung und Vandalismus). Im Bereich der Bahntrasse sehen wir es als erforderlich an, einen möglichst großen Baumbestand an der Böschung zu erhalten. Wir sehen definitiv nicht die Notwendigkeit, noch mehr Bäume zu kappen oder gar zu fällen, um eine bessere Besonnung des Eidechsen-Habitats zu ermöglichen. Das Habitat ist dort derzeit trotz teilweise Beschattung vorhanden und war, weil wir es erhalten haben. Wenn nun schon unweigerlich die Böschungsoberkante Richtung Seeufer und damit weg von der eigentlichen Trasse verschoben wird, dann dürfen der Baumaßnahme nicht noch mehr Bäume zum Opfer fallen, wie es der LBP derzeit noch vorsieht.

Gegenäußerung zu Argument 11 – Stellungnahme vom 23.06.2015
Vor dem Hintergrund der in der Stellungnahme gemachten Ausführungen und der durch die geplante Leitungsverlegung veränderten Ausgangssituation wurde die angesprochene Maßnahmenfläche noch einmal begangen und die Maßnahmenplanung des LBP für den Bereich noch einmal geprüft. Eine Anpassung der vorgesehenen Planung ist wie folgt möglich:

Die Umsiedlung von Zauneidechsen (Maßnahme V 5_{CEF}) aus dem Eingriffsbereich in Ersatzhabitate (Maßnahmen A 1_{CEF} und A 7_{CEF}), welche vor Baubeginn wirksam sind, ist nach wie vor erforderlich. Die Ersatzhabitate liegen nicht im Eigentum des Stellungnehmers.

Durch die Umsiedlung selbst trägt der Stellungnehmer demnach keinen Schaden. Eine Rücksiedlung der umgesiedelten Tiere in die nach Abschluss der Bauarbeiten wieder hergestellten Flächen zwischen Widdauensee und Bahntrasse war nicht und wird auch nicht vorgesehen!

Die derzeit auf der Fläche zwischen Widdauensee und Bahntrasse vorgesehene Maßnahme A 4 hat als Maßnahmenziel nicht die Herstellung eines Reptilienlebensraumes, sondern die Fläche soll als Trittsteinbiotop für entlang der Bahnlinie wandernde Tiere dienen. Die erneute Überprüfung der Maßnahme im Gelände hat ergeben, dass der Flächenumfang der Maßnahme zur Funktionserfüllung reduziert werden kann. Dies bedeutet, dass der Baustreifen unmittelbar am neuen Gleis als Maßnahme A 4 ausreichen würde, um den Eingriff räumlich-funktional zu kompensieren. Der verbleibende Bereich der derzeitigen Maßnahmenfläche zwischen Baustreifen und neuem Zaun kann in die ursprüngliche Nutzung (Maßnahme A 6) zurückgeführt werden, d.h. er kann z.B. auch wieder als Abstellplatz für PKW - insbesondere im Bereich der Zugangstore zum See - genutzt werden. Eine Einschränkung der Erholungsnutzung wird somit vollständig vermieden. Die Prüfung der Wertepunktebilanz bei der vergleichenden Gegenüberstellung zum Schutzgut Biotope hat ergeben, dass diese auch bei einer Verkleinerung der Maßnahme A 4 in sich ausgeglichen bleibt, da derzeit ein Wertepunkteüberschuss vorliegt.

Es wird darüber hinaus vorgeschlagen, bei der Planung des zu verlegenden Weges diesen soweit vom neuen Zaun abzurücken, dass insbesondere zwischen neuem Zaun und neuem Weg Parkmöglichkeiten entstehen. Es ist dabei nicht erforderlich, die Fläche zwischen Zaun und Weg zu befestigen (siehe Lfd. Nr. 5), sondern die Fläche kann mit Grünland eingesät werden.

Zur Vermeidung der Befahrung der verbleibenden schmalen Maßnahmenfläche A 4 unmittelbar am neuen Gleis sind als Abgrenzung der Fläche zum Widdauensee hin Steinhaufen oder Baumstämme abzulegen, die zudem für die Reptilien zusätzliche Sonnen- und Ruheplätze darstellen.

Durch die oben dargelegte Vorgehensweise wird die Inanspruchnahme von Flächen des Stellungnehmers durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf ein Minimum reduziert und das Maßnahmenkonzept für die Reptilien erfüllt nach wie vor seine Funktion. Auch die Punktebilanz (Gegenüberstellung Eingriff und Ausgleich Biotoptypen) bleibt in sich ausgeglichen.

Der Stellungnehmer spricht dem See und den angrenzenden Strukturen lediglich einen geringen ökologischen Wert zu. Dies kann vom Verfasser des LBP nicht bestätigt werden

und wurde in den umweltfachlichen Unterlagen zum geplanten Vorhaben auch anders dargestellt. Insbesondere für Reptilien, für die im Rahmen der Konfliktermittlung in dem relevanten Bereich aufgrund der nachgewiesenen Population erhebliche Beeinträchtigungen prognostiziert wurden, stellt weniger der See mit seinen Uferböschungen, sondern vielmehr die bestehende Bahntrasse mit den angrenzenden Grünlandstrukturen einen bedeutenden Lebensraum dar. Die Ergebnisse der Reptilienkartierung belegen dies. Die Bahnlinie selbst übernimmt dabei die Funktion als Ausbreitungskorridor für die Reptilien.

Bzgl. der Einstufung der Erholungsfunktion werden die Baggerseen im Zusammenhang mit einem Gebiet beidseitig der Rheinstraße als attraktiv eingestuft. Der überwiegende Teil des gesamten Untersuchungsgebietes zum PFA 1.3 wird bzgl. des Erholungswertes dagegen als gering eingestuft (vgl. LBP, Kap. 4.7.6).

Der vom Stellungnehmer angesprochene durch die LBP-Maßnahme A 8 vorgesehene Baumrückschnitt im Bereich der obersten Baumreihe des Widdauensees entfällt. Die Fällung der Baumreihe ist auf Basis der aktuellen Planung nun für die Realisierung der dort erforderlichen Stützwand notwendig. Darüber hinaus gehende Baumfällungen im Böschungsbereich sind nicht erforderlich. Im Maßnahmenblatt zur Maßnahme A 8 wird als Hinweis aufgenommen, dass die Verschattung des zwischen Widdauensse und Bahnlinie geplanten Trittsteinbiotops für Zauneidechsen (Maßnahme A 4) über zwei Jahre geprüft wird und im Ergebnis der Prüfung entschieden wird, ob ein weiterer Rückschnitt von Gehölzen erforderlich ist. Es wird davon ausgegangen, dass dies nicht der Fall sein wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Antragsunterlagen im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens erneut überarbeitet worden sind. Auf das Argument 2 der Einwendung zum zweiten Deckblattverfahren und die diesbezüglich ergangene Entscheidung (s.u.) wird verwiesen.

Argument 12 – Stellungnahme vom 23.06.2015
Wir hoffen sehr, dass man uns mit den vorstehend angeführten Belangen ernst nimmt, da wir andernfalls durchaus gewillt sind, gerichtlichen Rechtsschutz in Anspruch zu nehmen. Einer konsensualen Lösung stehen wir indes offen gegenüber und hoffen, dass die Vertreter der Antragsteller alsbald mit Lösungen und Vorschlägen an uns herantreten werden.

Gegenäußerung zu Argument 12 – Stellungnahme vom 23.06.2015
Seitens des Vorhabenträgers werden die bisherigen Abstimmungen als positiv empfunden.

Aus Sicht des Vorhabenträgers sind, soweit zum gegenwärtigen Stand des Verfahrens möglich, bereits gute Lösungen für beide Parteien erarbeitet worden, beispielsweise bezüglich der Gestaltung der LBP im Bereich zwischen dem Widdauensee und der Bahntrasse. Es besteht der Wunsch, diese Abstimmungen entsprechend in der weiteren Planung fortzusetzen und zu einer für alle Seiten akzeptablen Lösung zu kommen. Die Inanspruchnahme des gerichtlichen Rechtsschutzes steht den Betroffenen indes selbstverständlich weiterhin frei.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle keine Entscheidung erforderlich.

2. Deckblatt Stellungnahme vom 27.09.2017
Argument 1 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Wie aus den Planunterlagen zu entnehmen ist, sollen Teile unseres Eigentums überplant werden. Wir sind Eigentümer der Widdauen Seen und Wiesenflächen entlang der Bahntrasse, Flächen Langenfeld, Gemarkung Reusrath, Flur 19, Fl. Stk. 461, 463, 459 sowie Flur 20 Fl. Stk. 268, 191, 192 und viele anderer Flächen. Wie aus den Planunterlagen zu ersehen, sollen zusätzlich zu der eigentlichen Gleistrasse noch weitere Flächen unseres Eigentums für Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 27.09.2017

keine

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Gegen diese Planung erheben wir hiermit Einspruch/Einwände.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Es wird festgestellt, dass auch vom Einwender die im Rahmen des 2. Deckblatts eingebrachte Lösung favorisiert wird. Konkrete Einwände gegen diese geänderte Planung sind nicht erkennbar. Im Einzelnen verweisen wir auf die nachfolgenden Ausführungen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens auf die Verlegung der Ferngasleitung auf die bahnlinke Seite und damit auf die Errichtung einer Stützwand verzichtet wurde. Die Inanspruchnahme von Flächen des Einwenders durch Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen wurde seitens der Antragstellerin während des Verfahrens auf ein Minimum reduziert. Dies wird insbesondere deutlich, wenn man das Grunderwerbsverzeichnis aus dem Ursprungsverfahren mit dem zweiten Deckblattverfahren vergleicht.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass die Flächeninanspruchnahmen für die Umsetzung des Bauvorhabens zwingend erforderlich sind. Neben der Flächeninanspruchnahme für das Infrastrukturvorhaben selbst, ist insbesondere die Anlegung der Baustraße für die im direkten Umfeld geplanten Baumaßnahmen zwingend erforderlich. Auch die entlang der Bahntrasse vorgesehene Maßnahme A 4, die hier als Trittsteinbiotop entlang der Bahntrasse dienen soll, ist erforderlich, um die Vernetzungsstruktur für die bodenmobilen Arten zu erhalten.
Für die Flächeninanspruchnahmen, den ausgelösten Ertragsausfall und die Erschwernisse aus der Bewirtschaftung steht dem Eigentümer ein Entschädigungsanspruch zu. Diese Entschädigungsfrage ist allerdings außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage des Gesetzes über die Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und –entschädigungsgesetz – EEG NW) zu regeln. Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 wird verwiesen.

Argument 3 – Stellungnahme vom 27.09.2017

1. Umverlegung der bestehenden Gasleitung

Die bestehende Gasleitung verläuft überwiegend auf unseren Grundstücken. Nach der geplanten Umverlegung und Neubau des 4. Gleises wird dieses Teilstück der Gasleitung nicht mehr gebraucht. Wir fordern Sie auf dann diese nicht mehr in Gebrauch befindliche Gasleitung komplett aus unserem Grundstück zu entfernen und aus zu bauen. Dies wird auch im Gutachten von Dipl. Ing. Veenker zur Umlegung der Leitung 2 der OGE bevorzugt. siehe Anlage 20 Sonstige Gutachten RRX

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 27.09.2017

Die Forderung wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich sind wir angehalten die

wirtschaftlichste Lösung zu wählen. Da aber auch der Leitungsbetreiber selbst einen Ausbau der bestehenden Leitung vorsieht, bestätigen wir, dass die vorhandene, dann nicht mehr in Gebrauch befindliche, Ferngasleitung ausgebaut wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass eine Entscheidung an dieser Stelle nicht erforderlich ist, da die Vorhabenträgerin dem Ausbau insoweit zugestimmt hat.

Argument 4 – Stellungnahme vom 27.09.2017
2. Fehlplanung 1 Deckblattverfahren Gasleitungsumverlegung zum Seeufer hin. Jetzt nach Vorlage des 2. Deckblattverfahrens wird für und offensichtlich das die vorherige Planung eine Fehlplanung hinsichtlich des Platzbedarfs-Arbeitsraum- zur Gasleitungsverlegung war, das durch einfache Nachfrage bei den Betreibern der Gasleitung nicht entstanden wäre. Wir möchten auch in diesem weiteren Einspruch deutlich machen das wir eine Kostenübernahme der uns durch diese Fehlplanung entstandenen Kosten erwarten. Aufgrund der im 1 . Deckblattverfahren geplanten sehr großen Beanspruchung unserer Grundstücke, Spundwand, Gasleitungsverlegung etc. waren wir gezwungen Fachleute mit der Erarbeitung unseres Einspruchs und für Beratungszwecke hin zu zuziehen sowie uns bei den Terminen mit dem Vorhabenträger DB zu begleiten. Dadurch sind uns erhebliche Kosten entstanden.

Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Wie der seitens des Betroffenen bereits zitierten gutachterlichen Stellungnahme der Anlage 20 zu entnehmen ist, ist die im 1. Deckblatt dargestellte Variante der Leitungsverlegung bahnlinks realisierbar und damit keine Fehlplanung. Es handelt sich somit um eine Variante, die in der Abwägung der Variante des 2. Deckblattes aus unterschiedlichen Gründen nicht zum Tragen gekommen ist.

In Bezug auf die angefragte Entschädigung weisen wir zunächst darauf hin, dass entsprechende Fragestellungen nicht Gegenstand des Anhörungsverfahrens sind.

Unabhängig davon verweisen wir darauf, dass die Erstattungsfähigkeit der anfallenden Kosten in Entschädigungsfällen, die nach dem Preußischen Enteignungsgesetz (PrEntG) abgewickelt werden, an die Voraussetzung geknüpft ist, dass der „vernünftige Eigentümer“ sich zur Wahrung seiner Rechte in der gegebenen Situation rechtlich oder sachverständig beraten lässt. Diese Beratung muss zur Wahrung der Rechte geboten sein. Neben der

gebotenen Beratung durch einen Anwalt kommt eine erstattungspflichtige Beratung durch einen Sachverständigen nur ausnahmsweise in Betracht. Gegenstand der Entschädigungsbemessung muss dann schon ein Vorgang sein, der eine besondere oder außergewöhnliche Fachkunde erfordert.

Nach rechtlicher Auffassung werden demnach nur unter bestimmten Voraussetzungen Kosten erstattet und zwar ausschließlich dann, wenn es sich um zu klärende juristische Sachverhalte handelt. Diese werden dann wiederum durch einen Juristen geklärt. Nicht juristische Sachverhalte sowie beratende Tätigkeiten durch andere Personengruppen sind von dieser Regelung ausgeschlossen.

Für den aktuellen Sachverhalt war keine Einbeziehung eines Juristen erforderlich. Da es sich bei diesen Beratungsleistungen nicht um rechtliche Sachverhalte handelt, ist diese Tätigkeit nicht durch die DB Netz AG erstattungspflichtig.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die verlangte Kostenübernahme kann nicht planfestgestellt werden. Zwar muss die Einwendung hinreichend substantiiert sein. Hierzu gehört, dass die Einwendung „sachliches gegenvorbringen“ enthält. Die Darlegungsanforderungen orientieren sich hierbei lediglich an die Möglichkeiten planungsbetroffener Laien. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, können grundsätzlich nicht verlangt werden. Die rechtliche Qualifikation des tatsächlichen Vorbringens gehört ebenfalls nicht zu den inhaltlichen Anforderungen. Nimmt ein Einwender wissenschaftlich-technischen Sachverstand bzw. rechtliche Beratung zur Erhebung seiner Einwendung in Anspruch, können die damit verbundenen Kosten daher nicht erstattet werden. Dementsprechend wurde bei der Bekanntmachung des Anhörungsverfahrens im Amtblatt der Stadt Langenfeld vom 16.04.2012 auf Seite 51 Nr. 3 erläutert, dass Kosten, die mit der Erhebung von Einwendungen verbunden sind, nicht erstattet werden.

Argument 5 – Stellungnahme vom 27.09.2017

Das 1. Deckblattverfahren war ein Planungsfehler hinsichtlich der Gasleitungverlegung zum See hin. Hätten die Fachplaner der DB direkt den Gasleitungsbetreiber nach dem Platzbedarf bei einer Gasrohrverlegung gefragt wäre klar gewesen das 8 m ,,Arbeitsstreifen" nie ausreichen würden. Stattdessen wurde ein Deckblattverfahren durchgeführt das bei uns als Eigentümer der Böschungs- und Seefläche zu einer erheblichen Belastung und hohen Kosten geführt hat.

Gegenäußerung zu Argument 5 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Der Vorhabenträger steht bereits seit mehreren Jahren mit den Medienträgern, unter anderem mit der OGE, in Abstimmungen. Dabei ist es erforderlich, eine Lösung zu erarbeiten, die mit minimalen Auswirkungen auf Dritte verbunden und zugleich noch wirtschaftlich ist. Auch der Einwender selbst hat bisher diese Enge eher als Nachteil für die spätere Nutzbarkeit der Flächen, konkret die Möglichkeit, zu einem späteren Zeitpunkt selbst Leitungen in dem Bereich zu verlegen, benannt.

Folglich wurde weder von Ihm noch von einem auf entsprechende Planungen anerkannten Gutachter die Realisierbarkeit verneint (vgl. lfd. Nr. 4). Vielmehr wurde seitens des Eigentümers im Rahmen des ersten Deckblatts festgestellt, dass dieser „nicht grundsätzlich gegen die Planung“ sei. Insofern begrüßt es der Vorhabenträger, dass inzwischen eine Lösung gefunden wurde, deren Umsetzung zu einer Reduktion der von Seiten des Eigentümers beschriebenen für ihn negativen Sachverhalte führen würde. Im Rahmen der Vorstellung der geänderten Planung haben wir wahrgenommen, dass der Eigentümer die neue Planung begrüßt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die von der Antragstellerin als Argument 5 gekennzeichnete Ausführung des Einwenders bezieht sich auf die Forderung nach einer Kostenübernahme für die entstandenen Beratungsleistungen die der Einwender für die Erstellung seiner Einwendung im ersten Deckblattverfahren in Anspruch nehmen musste. Das Argument 5 dient daher der Untermauerung seiner unter dem Argument 4 begonnenen Ausführung. Auf die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 4 wird daher verwiesen.

Argument 6 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Die ursprüngliche Planung hatte die Trasse der Gasleitung der OGE und die besonderen Böschungsverhältnisse am betroffenen Seeufer nicht berücksichtigt (Einspruch, Einwendung gegen das Planfeststellungsverfahren Rhein Ruhr Express, Planfeststellungsabschnitt 1.3, Leverkusen Rheindorf - Langenfeld Berghausen Langer 30.05.2012, dort Einspruch gegen Flächenverkauf, Flächennutzung für Ausgleichsmaßnahmen, Böschungserosion).

Gegenäußerung zu Argument 6 – Stellungnahme vom 27.09.2017
In dem Zusammenhang verweisen wir auf die Ausführungen des Eigentümers im Rahmen des 1. Deckblatts, die unter anderem auf die Gestaltung der Spundwand (lfd. Nr. 4 der

synoptischen Gegenüberstellung zum 1.Deckblatt), den bauzeitlichen Zugang zum Seegrundstück (lfd. Nr. 3) sowie sonstige Entschädigungserfordernisse beinhalteten (lfd. Nr. 4 – 10).

Im Zusammenhang mit der Gestaltung der Spundwand wurde der Nachweis der Standsicherheit vom Eigentümer gefordert und seitens des Vorhabenträgers im Rahmen der detaillierten Ausführungsplanung zugesagt.

Unabhängig davon wird festgestellt, dass auch vom Einwender die im Rahmen des 2. Deckblatts eingebrachte Lösung favorisiert wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die von der Antragstellerin als Argument 6 gekennzeichnete Ausführung des Einwenders bezieht sich auf die Forderung nach einer Kostenübernahme für die entstandenen Beratungsleistungen die der Einwender für die Erstellung seiner Einwendung im ersten Deckblattverfahren in Anspruch nehmen musste. Das Argument 6 dient daher der Untermauerung seiner unter dem Argument 4 begonnenen Ausführung. Auf die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 4 wird daher verwiesen.

Argument 7 – Stellungnahme vom 27.09.2017

Da aber die Gasleitung der OGE im Bereich der geplanten neuen Gleistrasse lag musste um geplant werden. Deshalb wurde in einem Deckblattverfahren 2014 die Verlegung der Gasleitung parallel zur Uferböschung und Bau einer Spundwand zur Stabilisierung des Bodens entlang der Uferböschung und damit Schaffung von mehr „Arbeitsraum" für die neue Gasleitung geplant. Eine Baugrundprüfung mit Prüfung der Standsicherheit des betreffenden Böschungsabschnittes wurde auch nicht durchgeführt.

Gegenäußerung zu Argument 7 – Stellungnahme vom 27.09.2017

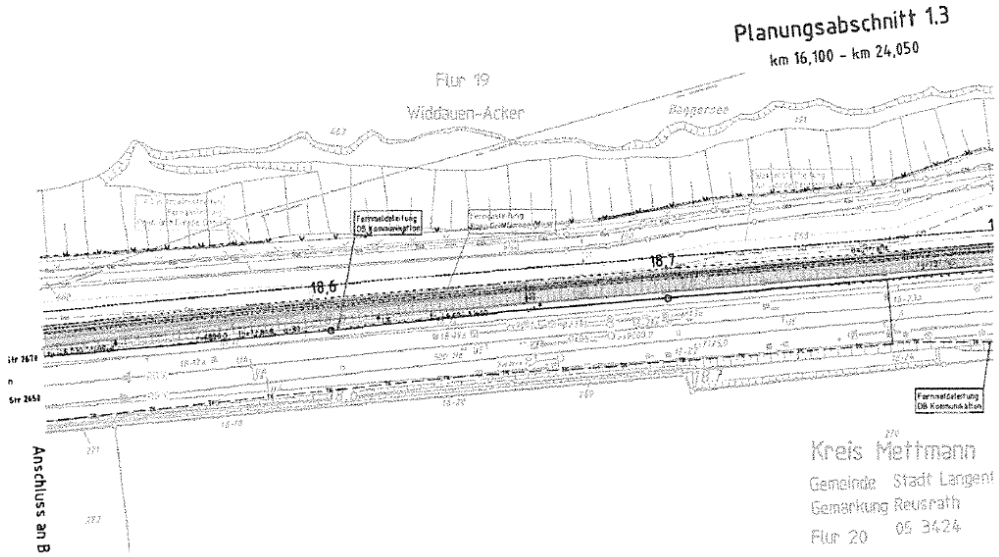
Es wird auf die bereits erfolgten Ausführungen verwiesen. Mit der in das 2. Deckblatt eingebrachten alternativen Lösung sind die geforderten und für die detaillierte Planung zugesagten Nachweise nicht mehr erforderlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die von der Antragstellerin als Argument 7 gekennzeichnete Ausführung des Einwenders bezieht sich auf die Forderung nach einer Kostenübernahme für die entstandenen Beratungsleistungen die der Einwender für die Erstellung seiner Einwendung im ersten

Deckblattverfahren in Anspruch nehmen musste. Das Argument 7 dient daher der Untermauerung seiner unter dem Argument 4 begonnenen Ausführung. Auf die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 4 wird daher verwiesen.

Argument 8 – Stellungnahme vom 27.09.2017



Es wurde von den Planern der DB ein 8 m breiter „Arbeitsstreifen“ postuliert. Von Vertretern der OGE wurde aber beim Erörterungstermin am 16.12.2015 ein Arbeitsstreifen von 21 m (schmal z.B. in Waldgebieten) besser 31 m (Normalarbeitsbreite im Freiland) gefordert.

Gegenäußerung zu Argument 8 – Stellungnahme vom 27.09.2017

Wie dem Wortprotokoll zum Erörterungstermin zu entnehmen ist, gab es in Bezug auf die erforderliche Arbeitsstreifenbreite unterschiedliche Sichtweisen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die von der Antragstellerin als Argument 8 gekennzeichnete Ausführung des Einwenders bezieht sich auf die Forderung nach einer Kostenübernahme für die entstandenen Beratungsleistungen die der Einwender für die Erstellung seiner Einwendung im ersten Deckblattverfahren in Anspruch nehmen musste. Das Argument 8 dient daher der Untermauerung seiner unter dem Argument 4 begonnenen Ausführung. Auf die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 4 wird daher verwiesen.

Argument 9 – Stellungnahme vom 27.09.2017

Siehe folgende Auszüge aus dem Protokoll zum Erörterungstermin am 16.12.2015

Seite 24:

(Open Grld Europe):

Gut. - Beginnen möchte ich gerne mit dem Punkt 2. Arbeitsstreifen. Wir haben in unserer Stellungnahme dargelegt, dass nach dem aktuellen Stand der Technik beim Verlegen einer DN-600-Ferngasleitung in der Regel ein Arbeitsstreifen von 31 m zur Verfügung stehen soll. Dieser kann in Engstellen, zum Beispiel im Wald, auf 21 m eingeschränkt werden. Nun sieht ihre jetzt vorliegende Planung einen Arbeitsstreifen nicht in dieser Größenordnung vor, sondern der Arbeitsstreifen verengt sich an großen Stellen auf ca. 8 m. Nach unserer Auffassung sind dort ein sicherer Bauablauf und eine sichere Verlegung der Rohrferngasleitung nicht möglich.

Seite 28:

Verhandlungsleiter:

Gut. Dann halte ich fest: Im Deckblattverfahren hat man ja versucht, die Verlegung jetzt zu präzisieren und in diesem Deckblatt festzuhalten. Sie gehen aber davon aus, dass das nur mit einem 15 m breiten Arbeitsstreifen umgesetzt werden kann?

(Open Grid Europe):

Korrekt.

Verhandlungsleiter:

Es ist also nur dann realistisch, sonst nicht. Wir haben jetzt ja sowieso im Protokoll festgehalten, dass OGE davon ausgeht, unter 15 m nicht das umsetzen zu können. was geplant und gebaut werden soll.

Wiatowskl (Antragstellerin):

Wir nehmen das zur Kenntnis.

Gegenäußerung zu Argument 9 – Stellungnahme vom 27.09.2017

Wie dem Wortprotokoll zu entnehmen ist, gab es in Bezug auf die erforderliche Arbeitsstreifenbreite unterschiedliche Sichtweisen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die von der Antragstellerin als Argument 9 gekennzeichnete Ausführung des Einwenders bezieht sich auf die Forderung nach einer Kostenübernahme für die entstandenen Beratungsleistungen die der Einwender für die Erstellung seiner Einwendung im ersten Deckblattverfahren in Anspruch nehmen musste. Das Argument 9 dient daher der Untermauerung seiner unter dem Argument 4 begonnenen Ausführung. Auf die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 4 wird daher verwiesen.

Argument 10 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Wir hoffen sehr, dass man uns mit den vorstehend angeführten Belangen ernst nimmt, da wir andernfalls durchaus gewillt sind, gerichtlichen Rechtsschutz in Anspruch zu nehmen. Einer konsensualen Lösung stehen wir indes offen gegenüber und hoffen, dass die Vertreter der Antragsteller alsbald mit Lösungen und Vorschlägen an uns herantreten werden.

Gegenäußerung zu Argument 10 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Der Vorhabenträger nimmt die Belange des Einwenders sehr ernst. Aus diesem Grund hat sich die DB auch mehrfach mit dem Einwender vor Ort getroffen und die Planung und die Änderungen besprochen. Aus Sicht des Vorhabenträgers waren diese Abstimmungen immer sehr konstruktiv. Diese direkten Abstimmungen möchte der Vorhabenträger gerne auch im weiteren Planungsverlauf fortsetzten und steht für weitere Abstimmungen jeder Zeit gerne zur Verfügung. Grundsätzlich wird dabei festgestellt, dass auch vom Einwender die im Rahmen des 2. Deckblatts eingebrachte Lösung favorisiert wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle keine Entscheidung erforderlich.

Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass der Einwender am ersten Erörterungstermin am 22.01.2014 teilgenommen hat. Während des Erörterungstermins ging der Einwender insbesondere auf die Ausgleichsmaßnahmen auf seinem Grundstück ein. Da die Flächeninanspruchnahmen im Rahmen des ersten und zweiten Deckblattverfahrens überarbeitet worden sind und der Einwender sowohl zum ersten als auch zum zweiten Deckblattverfahren eine aktualisierte Einwendung abgegeben hat, ist eine weitere Betrachtung des Erörterungstermins an dieser Stelle nicht erforderlich.

B.4.20.41 Privateinwendung P 41

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 01.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Hiermit möchte ich darauf hinweisen, dass Sie für das o.g. Projekt auch ausreichende

Lärmschutzmaßnahmen, die weit über die gesetzlich geforderten hinaus gehen, einplanen und umsetzen. Bereits jetzt ist der Lärm entlang der S-Bahnstrecke erheblich.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 41 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.42 Privateinwendung P 42

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 01.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Hiermit möchte ich darauf hinweisen, dass Sie für das o.g. Projekt auch ausreichende Lärmschutzmaßnahmen, die weit über die gesetzlich geforderten hinaus gehen, einplanen und umsetzen. Bereits jetzt ist der Lärm entlang der S-Bahnstrecke erheblich.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 42 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.43 Privateinwendung P 43

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom (Hinweis EBA: ohne Datum – eingegangen am 22.05.2012)

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Hiermit möchte ich Ihnen mitteilen, dass ich und meine Familie als Anwohner in direkter Nähe zu den Bahngleisen bereits heute mit erheblichem Lärm konfrontiert sind. Daher würden wir es sehr begrüßen, wenn Sie im Rahmen der Planungen bzgl. o.g. Planfeststellungsabschnitts unbedingt Lärmschutzmaßnahmen ergreifen würden, die über

die gesetzlichen Mindestmaßnahmen hinaus gehen und nachhaltig eine lebenswerte Umgebung für die Zukunft sichern würden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Im Bereich Hausinger Straße (km 19,7) ist im Ergebnis der Untersuchung der Einsatz des „Besonders überwachten Gleises“ als Maßnahme auf allen vier Gleisen vorgesehen.

Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind leider nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 43 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 6 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 6 den Bau einer 175 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgegebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.44 Privateinwendung P 44

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 28.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Wir möchten Bedenken wegen des entstehenden Lärmes erheben und fordern umfassende

Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Mindervorschriften hinausgehen. Schon heute ist die Belastung je nach Wetterlage nicht akzeptabel.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 44 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.45 Privateinwendung P 45

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 25.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Durch die bereits jetzig enorme Lärmbelästigung ist es nicht zumutbar, weitere Züge (spez. Güterzüge) zu ertragen. Hiermit erheben wir Einspruch gegen den Feststellungsabschnitt 1.3 des RRX.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass aus dem Projekt RRX keine Steigerung des Güterverkehrs resultiert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 45 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

B.4.20.46 Privateinwendung P 46

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 24.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Hiermit gebe ich energisch zur Kenntnis, dass ich mit dem Bau des o.g. geplanten Projektes nicht einverstanden bin. Es steht fest, dass bei der Umsetzung der beabsichtigten Maßnahme Rhein-Ruhr-Express zusätzlich mit erheblicher Lärmbelästigung für sämtliche Anwohner zu rechnen ist. Ob Lärmschutzmaßnahmen in ausreichendem Umfang durchgeführt bzw. ob diese letztendlich den gewünschten Effekt bringen würden, ist sehr fraglich. Für weitere Ausführungen stehe ich gerne zur Verfügung.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 46 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Das Gebäude des Einwenders wurde in der schalltechnischen Untersuchung nicht begutachtet. Beispielhaft können aber die Gebäude an der Friedensstraße (Hausummern 24 – 32) herangezogen werden. An diesen Gebäuden werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Daher ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte am deutlich weiter entfernteren Gebäude des Einwenders ebenfalls eingehalten werden.

B.4.20.47 Privateinwendung P 47

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 18.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Wir haben große Bedenken wegen des Lärms, den der RRX verursachen würde, wenn er durch Langenfeld fährt. Als Bürgerin und Bürger dieser Stadt und Betroffene bzw. Betroffener (in unmittelbarere Nähe zu der Bahnstrecke wohnend) fordere ich daher Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen. Bitte beachten Sie unser Anliegen und helfen Sie uns dabei, Langenfeld weiterhin wohnens- und lebenswert zu gestalten. Für Ihren Einsatz bei unserem Anliegen danken wir Ihnen recht herzlich und verbleiben.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 47 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.
Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.48 Privateinwendung P 48

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 03.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Hiermit möchten wir unsere Einwände gegen die geplante Erweiterung des Zugverkehrs auf der Strecke Langenfeld - Köln, Langenfeld- Düsseldorf mitteilen.

Eine weitere Trasse und insbesondere die verstärkte Durchfahrt von nicht haltenden Zügen mit hoher Geschwindigkeit bedeuten eine erhebliche Beeinträchtigung der nahe gelegenen Wohngebiete wie hier entlang der Poststraße durch Lärm und die das Gebäude akustisch und konstruktiv erschütternden Druckwellen. Wir fühlen uns durch die zu erwartenden zusätzlichen Geräusch - und Erschütterungsbelastungen in unseren Wohn- und Erholungsbedürfnissen eingeschränkt und verlangen Lärmschutzmaßnehmen über das gesetzliche Mindestmaß hinaus.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Gleiches gilt für die zu erwartenden Erschütterungen. Hierzu wurde ebenfalls ein Gutachten durch ein externes Büro erstellt. Demnach ist mit keiner Erhöhung der Erschütterungs- und sekundären Luftschallimmissionen an nahegelegenen Gebäuden im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme zu rechnen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 48 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage. Hinsichtlich der Erschütterungen weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass mit den Antragsunterlagen eine erschütterungstechnische Untersuchung vorgelegt wurde. Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob es durch den Betrieb der künftig durchgehenden 4-gleisigen-Strecke zu einer Erhöhung der gegenwärtig auftretenden Erschütterungsimmissionen kommen wird. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es im Prognose-Planfall in keinem der exemplarisch untersuchten Gebäude zu einer Steigerung der Erschütterungsimmissionen kommen wird, die als „wesentlich Änderung“ einzustufen ist. Ebenfalls ist eine grundrechtsrelevante Steigerung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen nicht ersichtlich. Technische Vorsorgemaßnahmen werden hinsichtlich der zukünftigen schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen daher laut der Untersuchung nicht erforderlich.

Argument 2

Wir verstehen auch nicht, warum eine Erweiterung des Verkehrs auf der bestehenden Trasse nicht wenigstens zu einer Verbesserung der Anbindung durch Einrichtung einer Haltestelle des neu geplanten Zuges genutzt werden soll. Wir sind bewußte Bahn- und S-Bahnfahrer und halten schon die vor vielen Jahren nicht erfolgten Anschluss an den Regionalexpress für eine gravierende Fehlentscheidung, die nicht wiederholt werden sollte. In diesem Sinne hoffen wir auf eine vernünftige und die Wohnbedürfnisse berücksichtigende Korrektur der Planungen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.

Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und

Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.

Gleichwohl ist durch die zukünftige durchgehende Zweigleisigkeit der S-Bahn auch eine Verbesserung der Betriebsqualität der S-Bahn zu erwarten. Dies wäre auch ein Vorteil für die Einwender, die die S-Bahn laut eigener Angaben bereits aktuell nutzen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Bezgl. des Wunsches nach einem RRX Halt in Langendfeld weist das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich.

B.4.20.49 Privateinwendung P 49

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 02.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Unsere Einwendung bezieht sich auf den fehlenden Schallschutz in unserem Bereich der Rheindorfer Straße. Vor Jahren wurden im Zuge des Ausbaus der ICE-Strecke vorhandene Sträucher entfernt, die den Schall des Eisenbahnbetriebs zur östlichen Seite hin dämmten. Hierdruch erhöht sich die Beschallung im Bereich der Rheindorfer Straße erheblich. Hierzu tragen insbesondere ICE- und Güterzüge bei.

Unser Haus liegt ca. 300 m von der Bahnstrecke entfernt. Dazwischen liegen Felder, die keinen Schall absorbieren. Wir beantragen, die früher vorhandene dichte Beheckung entlang der Ostseite der Bahnstrecke wiederherzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des

Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Im-missionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Dem Vorhabenträger ist nicht bekannt, dass in diesem Bereich Beheckung entfernt wurde. Die Forderung, eine „früher vorhandene dichte Beheckung entlang der Ostseite der Bahnstrecke“ wieder herzustellen, steht zudem nicht im Zusammenhang mit dem Projekt RRX, PFA 1.3. Ihr kann daher auch im Rahmen dieses Projektes nicht nachgekommen werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 49 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage. Hinsichtlich der Wiederherstellung der „früher vorhandenen“ Hecke weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass wie dargestellt, aktive Schallschutzmaßnahmen im Schutzabschnitt 4 vorgesehen sind. Die Forderung nach einer Hecke als Schallschutzelement wird daher zurückgewiesen.

B.4.20.50 Privateinwendung P 50

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 22.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Ich habe erhebliche Bedenken wegen des Lärms, der durch die neue Zugverbindung

kommen wird. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen gehen leider nicht weit genug. Es sind Maßnahmen erforderlich, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen!

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 50 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Das Gebäude des Einwenders wurde in der schalltechnischen Untersuchung nicht begutachtet, da lediglich der westliche Bereich der Poststraße untersucht wurde. Die schalltechnische Untersuchung kommt für das Gebäude, welches sich auf der Westseite der Poststraße in Höhe des Einwenders befindet, zu dem Ergebnis, dass an diesem Gebäude an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Daher ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte am weiter entfernten, auf der östlichen Seite der Poststraße befindlichen, Gebäude des Einwenders ebenfalls eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

Argument 2

Wenn schon gebaut wird, kann auch ein Haltepunkt für den Regionalexpress oder den neuen RRX realisiert werden. Hierfür sollte die Stadt sind endlich mal einsetzen und die Möglichkeit nutzen, alte Unterlassungen wieder gut machen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.

Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.

Gleichwohl ist durch die zukünftige durchgehende Zweigleisigkeit der S-Bahn auch eine Verbesserung der Betriebsqualität der S-Bahn zu erwarten. Dies wäre für die Langenfelder Bürger von Vorteil.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Bezgl. des Wunsches nach einem RRX Halt in Langendfeld weist das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich.

Argument 3

Weiterhin sollte auch die gewissenlose Baugenehmigung der Bauten östlich der Bahnlinie (Höhe alter Bahnhof) nochmal überdacht werden. Wie kann man so blind sein und eine solche totale Schallreflexionsfläche (Parkhausverkleidung und dahinterliegende Glasfassade) genehmigen?

Der Wohnwert auf der Poststraße ist hierdurch drastisch gesunken, da mit diesen Bauten der Zugschall nicht nur direkt, sondern jetzt auch zusätzlich reflektiert (aufaddiert!!!) in der Poststraße ankommt. Hier sind auf jeden Fall endlich mal die Genehmigungs-/ Planungsfehler zu beseitigen. Ich würde mich freuen, wenn Sie mir hierzu eine positive Nachricht zukommen lassen würden.

Gegenäußerung zu Argument 3

Forderungen zu Parkhausverkleidung betreffen das Projekt RRX nicht.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass es sich bei den Gebäuden nicht um Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes handelt und dementsprechend diese nicht der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes, sondern der Zuständigkeit der Baubehörde unterliegen.

B.4.20.51 Privateinwendung P 51

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom (Hinweis EBA: ohne Datum – eingegangen am 05.06.2012)
1. Deckblatt entfällt
2. Deckblatt entfällt

Argument 1
Als Anwohner an der Bahn möchte ich meine Bedenken zum Ausdruck bringen, ob die gesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen für unseren Schutz ausreichend sind. Da man die Bahn ja auch als Firma gesehen werden muss, darf nachts die dB Zahl von 40 dB nicht überschritten werden und ich bezweifle, das diesen heute schon gewährleistet ist.

Gegenäußerung zu Argument 1
Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 26.09.2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990. Die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen ergibt sich aus dem Vergleich der für den prognostischen Verkehr ermittelten Lärmpegel (Beurteilungspegel) mit den nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerten (IGW). Liegen keine Überschreitungen dieser Immissionsgrenzwerte vor, so besteht keine Notwendigkeit (Rechtsanspruch) von Schallschutzmaßnahmen.

Die zulässigen Immissionsgrenzwerte (16. BImSchV, §2) sind nachfolgend aufgeführt.

§2 Immissionsgrenzwerte

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Gebietsnutzung	Tag	Nacht
1. Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
2. reinen und allgemeinen Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
3. Kerngebieten, Dorfgebiete und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
4. Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 51 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.52 Privateinwendung P 52

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 18.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Hiermit möchten wir unsere Bedenken gegen den Lärm des geplanten Rhein-Ruhr-Express anmelden. Da wir direkt an der Bahnlinie wohnen sind die jetzigen Lärmschutzmaßnahmen sicher nicht ausreichend und wir fordern eine Lärmschutzmaßnahme die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgeht.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 52 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.
Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.53 Privateinwendung P 53

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 04.06.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Wir haben Bedenken wegen des aufkommenden Lärms durch den RRX und fordern Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 53 wohnt jenseits von Bahn-km 22,0 links der Bahn im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 2 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 16 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste. Die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, wird

seitens des Eisenbahn-Bundesamtes mangels einer gesetzlichen Grundlage zurückgewiesen.

B.4.20.54 Privateinwendung P 54

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 29.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Ich möchte Bedenken anmelden wegen des zusätzlichen Lärmes entlang der S-Bahnstrecke, für meine Objekte Blumenstraße, Auf der Klipp und Rheindorfer Straße.

Bezüglich der Strecke entlang der Straße auf der Klipp an der kein Lärmschutz vorhanden ist, ist die Lärmbelästigung schon lange nicht mehr akzeptabel und somit eine Vermietung in den letzten Jahren äußerst schwierig geworden.

Entlang der S-Bahnstrecke von Berghausen bis Katzberg wurden in den letzten 15 Jahren Schallschutz- und Sichtschutzwände errichtet, warum wurde der Schallschutz nach den Bürokomplexen Katzberg Str. nicht auch bis über die Straße auf der Klipp hinaus weitergeführt.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Gebäude der Blumenstraße liegen in einem Abschnitt in dem keine immissionstechnisch relevanten baulichen Änderungen an der Bahnstrecke vorgesehen sind. Eine Überprüfung einer möglichen „Fernwirkung“ der baulichen Maßnahmen aus den angrenzenden Bauabschnitten ergab keine relevanten Verschlechterungen der zukünftigen Lärmsituation.

Im Bereich der Straße „Auf der Klipp“ ist eine Schallschutzwand vorgesehen. Die geplante Schallschutzwand von Bahn-km 20,096 – 20,376 dient zum Schutz der Gebäude Auf der Klipp 1-2 und Katzbergstraße 2 und wurde entsprechend den notwendigen Überstandslängen dimensioniert. Ein Schutz der Bürokomplexe Katzbergstraße 1 findet nicht statt.

Im Bereich der Rheindorfer Straße - Schutzabschnitt 4 rechts der Bahnstrecke (rdB) - ist im Ergebnis der Abwägungen zur Wahl der Schallschutzmaßnahmen aus Gründen der akustischen Effektivität und der Wirtschaftlichkeit eine Kombination aus Schallschutzwand und besonders überwachtem Gleis gewählt. Damit ist mit Ausnahme einer Gebäudefassade

die Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte (16. BImSchV, §2) möglich. Für das eine Gebäude, bei dem eine Restbetroffenheit verbleibt besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 54 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen gesetzlich vorgegebenen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

Da der Einwender hinsichtlich seiner Objekte nur die Straßennamen angegeben hat, kann das Eisenbahn-Bundesamt leider nur allgemein auf die genannten Straßen eingehen.

Die Blumenstraße liegt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Ein Gebäude aus der Blumenstraße befindet sich jedoch nicht auf der Liste.

Die Straße Auf der Klipp befindet sich im Schutzabschnitt 7 ldB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 ldB den Bau einer 280 langen SSW und das BüG beantragt. Dennoch kommt es im Bereich der Straße Auf der Klipp zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht an einigen Objekten. Es besteht für diese Gebäude daher auch Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach (passive Schallschutzmaßnahmen).

Die Schallschutzwand wird links der Bahn von Bahn-km 20,096 bis 20,376 lückenlos ausgeführt und erstreckt sich daher in nördliche Richtung über die Straße auf der Klipp hinaus. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt abschließend fest, dass das von der Antragstellerin

beantragte Bauvorhaben damit den gesetzlichen Ansprüchen an den Lärmschutz genügt.

B.4.20.55 Privateinwendung P 55

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 30.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Hiermit erhebe ich meine Einwendungen gegen das im oben genannten Planfeststellungsverfahren beschriebene Vorhaben.

Ich bin Eigentümer des Wohngrundstückes mit der oben angegebenen Postanschrift. Mein Grundstück grenzt direkt an die zu erweiternde Eisenbahnstrecke, das darauf errichtete Haus ist ca. 90 Meter von dieser entfernt.

Ich, meine Frau und mein Kind sind durch das Vorhaben in unseren Rechten beeinträchtigt. Das Vorhaben hat Auswirkungen auf meine persönliche Gesundheit und die Gesundheit meiner Frau und meines Kindes. Außerdem hat das Vorhaben Auswirkungen auf mein Eigentum. Während der Bauphase hat das Vorhaben zusätzlich Auswirkungen auf die Sicherheit von Leib und Leben, vor allem unseres Kindes.

Folgende Konsequenzen sind nach den vorliegenden Planungsunterlagen für mich, meine Frau und mein Kind aus dem Vorhaben zu erwarten:

• Schädigung meiner Gesundheit und Störung meines Schlafs durch Schienenverkehrslärm, Erschütterungsbelastung, aber auch durch die erhöhte Schadstoffbelastung durch Feinstaub und Elektrosmog

• Beeinträchtigung der Lebensqualität, der Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten meines Wohn- und Lebensumfeldes durch Verlärmung und Beschneidung der Freizügigkeit

• Wert- und Nutzungsbeeinträchtigung meines Grundstücks und meiner Immobilie

• Beeinträchtigung der Sicherheit während der Bauphase durch Einrichtung einer Baustraße mit entsprechendem Baustellenverkehr.

Diese Konsequenzen befürchte ich durch die mit dem Vorhaben verbundene Verdichtung des Zugtaktes auf der Strecke, die damit zunehmende Lärmbelästigung sowie die vom Schienenverkehr ausgehenden Erschütterungen.

Durch meine im weiteren Verlauf geschilderten Schlaf- und Freizeitgewohnheiten sowie die aus meiner Sicht unvollständige Würdigung der bereits existierenden Beeinträchtigungen durch Lärm befürchte ich, hier besonders negativ getroffen zu werden.

Bezüglich der Wert- und Nutzungsbeeinträchtigung meines Grundstückes und meiner Immobilie behalte ich mir Schadenersatzforderungen vor.

Aus meiner Sicht die Niederstraße für Baustellenverkehr ungeeignet. Daher gehe ich von einer Beeinträchtigung der Sicherheit während der Bauphase aus.

In den Planungsunterlagen sehe ich folgende Mängel:

Gegenäußerung zu Argument 1
Die Sicherheit von Leib und Leben ist auch während der Bauphase durchgehend gegeben. Die StVo behält weiterhin Gültigkeit und ist strikt einzuhalten.

Darüber hinaus trägt der Vorhabenträger Sorge dafür, dass die Beeinträchtigung für die Anwohner so gering wie möglich ist.

Zu den Belastungen wurde bereits in den Planfeststellungsunterlagen Stellung bezogen. So kann beispielsweise auf Grundlage der BUWAL-Studie davon ausgegangen werden, dass es beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen gegenüber der aktuellen Situation nur zu geringfügigen Erhöhungen betriebsbedingter Feinstaubimmissionen im Nahbereich kommt. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch elektromagnetische Felder ist nach dem aktuellen medizinischen/wissenschaftlichen Erkenntnisstand ebenfalls nicht zu befürchten.

Die Eisenbahnstrecke wurde im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt gemäß der 16. BImSchV schalltechnisch untersucht und beurteilt. Ebenso sind entsprechende erschütterungstechnische Untersuchungen durchgeführt worden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (Schall) werden Gesundheitsbeeinträchtigungen ausgeschlossen.

Eine zu entschädigende Minderung des Verkehrswertes eines Grundstückes ist grundsätzlich dann gegeben, wenn entweder ein Teil des Grundstücks von der Maßnahme in Anspruch genommen wird und das Restgrundstück dadurch erhöhten Belastungen ausgesetzt und nur noch eingeschränkt nutzbar ist, oder wenn sonst - etwa durch Immissionen - in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück dergestalt eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff in die

Substanz vorliegt. Dieser Tatbestand ist jedoch bei der Liegenschaft nicht gegeben, so dass für Entschädigungszahlungen keine Rechtsgrundlage besteht.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 55 wohnt im Bereich des Schutzabschnitts 1 rdB in einem sogenannten Mischgebiet. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 1 rechts der Bahn den Bau einer 370 m langen Schallschutzwand und das Besonders überwachte Gleis (BüG) beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

Hinsichtlich der Erschütterungen weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass mit den Antragsunterlagen eine erschütterungstechnische Untersuchung vorgelegt wurde. Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob es durch den Betrieb der künftig durchgehenden 4-gleisigen-Strecke zu einer Erhöhung der gegenwärtig auftretenden Erschütterungsimmissionen kommen wird. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es im Prognose-Planfall in keinem der untersuchten Gebäude zu einer Steigerung der Erschütterungsimmissionen kommen wird, die als „wesentlich Änderung“ einzustufen ist. Ebenfalls ist eine grundrechtsrelevante Steigerung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen nicht ersichtlich. Technische Vorsorgemaßnahmen werden hinsichtlich der zukünftigen schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen daher laut der Untersuchung nicht erforderlich.

Hinsichtlich der elektromagnetischen Felder weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Beurteilungsgrundlage für die Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf den Menschen die Sechsundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) vom 16.12.1996 (BGBl. I S. 1966) i.d.F.d.B. vom 14.08.2013 (BGBl. I S. 3266) bildet. 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 der 26. BImSchV werden die Bahnstromoberleitungen als zu klassifizierende Niederfrequenzanlagen genannt. In § 3 Abs. 1 der 26. BImSchV werden Anforderungen an die Errichtung und den Betrieb von Niederfrequenzanlagen beschrieben; mit Verweis auf Anhang 1a der Verordnung wird die Einhaltung bestimmter Grenzwerte der

elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte im Einwirkungsbereich der Niederfrequenzanlagen an Orten, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen gefordert.

Die im Anhang 1a der Verordnung genannten Grenzwerte betragen für die im Bereich der Bahnstromoberleitungen der Deutschen Bahn AG vorkommende Frequenz von 16 2/3 Hz:

-elektrischen Feldstärke (Effektivwert): 5 kV/m

-magnetische Flussdichte (Effektivwert): 300 µT

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 eingehalten. Diese Feststellung gilt auch für die bestehende Bahntrasse. 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.

Hinsichtlich des Feinstaubs weist das Eisenbahn-Bundesamt grundsätzlich darauf hin, dass es sich bei dem RRX um ein elektrisch betriebenes Schienenverkehrsfahrzeug handelt und es dementsprechend zu keinen lokalen Abgasemissionen kommt. Dementsprechend kann es betriebsbedingt nur zu lokalen Feinstaubbelastungen durch den Abrieb von Bremsen und, in geringerem Ausmaß, von Rädern, Schienen und Fahrdrähten kommen. Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz hat auf seiner Internetseite die Verursacher der Emissionen von Feinstaub in Bayern beispielhaft dargestellt. Laut Emissionskataster Bayern liegt der Anteil des Schienenverkehrs bei dem durch Verkehr emittiertem Feinstaub bei lediglich 4 Prozent. Unter Berücksichtigung das der Anteil des Straßenverkehrs (Emissionskataster Bayern bei dem durch Verkehr emittiertem Feinstaub) bei insgesamt 76 Prozent (42 Prozent durch den Straßenverkehr, 34 Prozent durch Aufwirbelungen im Straßenverkehr) liegt, trägt der Ausbau des Schienenverkehrs und damit eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene aktiv zu einer Reduktion der Feinstaubbelastung bei. Um das Thema Feinstaubbelastung abschließend beurteilen zu können, hat das Eisenbahn-Bundesamt auch den durch die Bezirksregierung Düsseldorf im August 2012 aufgestellten „Luftreinhalteplan Langenfeld“ gesichtet. Der Luftreinhalteplan legt die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen fest

(§ 47 Abs. 1 BImSchG). Maßnahmen zur Verminderung von Feinstaubbelastungen werden in dem Luftreinhalteplan jedoch nicht dargestellt.
Das Eisenbahn-Bundesamt hält daher abschließend fest, dass das Bauvorhaben aktiv zur Reduktion von Feinstaubbelastungen im Verkehrssektor beiträgt und daher nicht zu beanstanden ist.

Die vom Einwender vorgetragene mittelbare Wertminderung aufgrund von Änderungen der Grundstücksumgebung, die nicht auf unmittelbare Grundstücksinanspruchnahmen zurückzuführen sind, aus denen sich lediglich Änderungen der Attraktivität eines Grundstücks und insoweit Chancenverschiebungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Verwertbarkeit wegen einer etwaigen schlechteren Wertentwicklung des Grundstücks ergeben, sind nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sowie des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich hinzunehmen und dementsprechend auch nicht zu entschädigen. Das Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seines Eigentums genießt keinen absoluten Schutz. Der Träger des Planungsvorhabens ist daher entsprechend dieser Rechtsprechung grundsätzlich auch nicht entschädigungspflichtig.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung der Sicherheit während der Bauphase durch Errichtung einer Baustraße verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf das Argument 4 (s.u.) und die diesbezüglich ergangene Entscheidung. Auf die Nebenbestimmung A.4.9 wird darüber hinaus verwiesen.

Argument 2
1. Schalltechnische Untersuchung I Lärmschutzmaßnahmen

a) Dem Erläuterungsbericht ist zu entnehmen, dass von Streckenkilometer 17,200 bis Streckenkilometer 17,490 eine Schallschutzwand rechts in der Höhe von 2m bis 3m errichtet werden soll. Außerdem wird der Einsatz des "Besonders überwachten Gleises"(BüG) vorgesehen. Mein Haus und mein Grundstück liegen in Höhe von Streckenkilometer 17,253, sind also direkt von der geplanten Schallschutzmaßnahme betroffen.

Im Rahmen der Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung wurde die Berechnung einer "Vorzugsvariante" durchgeführt: durchgängige Schallschutzwand 4m +BüG.

Die Annahmen aus der schalltechnischen Untersuchung zur Höhe der notwendigen Schallschutzwand wurden nicht in die Planung übernommen, sondern es wurde eine Reduzierung der Höhe der Schallschutzwand vorgenommen.

Damit sind die in den Planunterlagen enthaltenen Angaben zur Minderung der Lärmbelastung somit in meinen Augen unzutreffend.

Gegenäußerung zu Argument 2

zu 1a

Im Ergebnis der Untersuchungen und der Abwägungen zur Wahl der Schallschutzmaßnahmen ist für diesen Untersuchungsbereich (Schutzabschnitt 1 rdB) eine 450 m lange Schallschutzwand mit einer Höhe von 2-4 m im Zusammenhang mit dem „besonders überwachten Gleis“ vorgesehen. Damit ist die Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte (16. BImSchV, §2) an allen Gebäuden des Schutzabschnittes möglich. Es verbleiben keine Restbetroffenheiten. Somit ist eine weitere Erhöhung der Schallschutzwand nicht notwendig, da das maximale Schutzziel, das heißt die Einhaltung aller Immissionsgrenzwerte, erreicht wurde.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

zu 1a

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Antragsunterlagen im Rahmen der Deckblattverfahren überarbeitet worden sind. Der Einwender P 55 wohnt im Bereich des Schutzabschnitts 1 rdB in einem sogenannten Mischgebiet. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 1 rechts der Bahn den Bau einer 370 m langen Schallschutzwand und das Besonders überwachte Gleis (BüG) beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weiter weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die schalltechnische Untersuchung den Bau von bis zu 4 m hohen Schallschutzwänden vorsieht. Die Schallschutzwände sind im Erläuterungsbericht und den Plänen der Anlage 4 entsprechend dargestellt worden. Ein Fehler in den Antragsunterlagen ist daher nicht gegeben.

Argument 3

1 b) Unser Schlafzimmer liegt in freier Luftlinie zur Bahntrasse. Wir schlafen in den

Wintermonaten überwiegend mit gekipptem und in den Sommermonaten überwiegend mit geöffneten Schlafzimmer-Fenstern.

Dieser Sachverhalt wurde bei der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt.

1 c) Mein Haus und mein Grundstück liegen in Mitwind-Richtung, d.h. der Wind weht überwiegend aus Richtung der Bahngleise in Richtung des Hauses.

Dieser Sachverhalt wurde bei der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt.

1 d) Die Belastung der Außenwohnbereiche meines Grundstücks, insbesondere der Terrasse ist nicht in der Lärmberechnung angegeben.

Die Terrasse unseres Hauses sowie unser Garten liegen ebenfalls in freier Luftlinie zur Bahntrasse. Terrasse und Garten werden von uns zur Erholung und zum Spielen mit unserem Kind verwendet. Im Garten wird zusätzlich Obst und Gemüse für den Eigenbedarf angebaut.

Dieser Sachverhalt wurde bei der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt.

1 e) Die Lärmbelastung meines Hauses und meines Grundstücks durch Flugzeuge wird nicht ausreichend gewürdigt.

Mein Haus wird regelmäßig von Passagier- und Frachtmaschinen überflogen, die auf dem Flughafen Köln/Bonn gestartet sind bzw. dort landen wollen. Insbesondere in den Abendstunden ist ein deutlicher, störender Flugverkehrslärm wahrzunehmen.

Die Einbeziehung des Fluglärms in die schalltechnische Untersuchung wurde nicht vorgenommen. Ich fordere die Berücksichtigung der geschilderten Sachverhalte bei der Planung des Schallschutzes sowie eine ordnungsgemäße Übernahme der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung in die Planung.

Gegenäußerung zu Argument 3
zu 1. b
Grundsätzlich besteht ein Anspruch auf sog. schallgedämmte Lüftungseinrichtungen, um ein Schlafen mit ausreichender Luftzufuhr zu gewährleisten. Grundbedingung zur Gewährung schallgedämmte Lüftungseinrichtungen ist jedoch eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte (16. BImSchV, §2) an den Fassaden der schutzwürdigen Bebauung. Aufgrund der Einhaltung aller Immissionsgrenzwerte durch die im Schutzabschnitt 1 rdB vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen ist dieser Sachverhalt nicht mehr gegeben.

zu 1. c

Eine Berücksichtigung von Einflüssen durch Windrichtungen ist in den verbindlich anzuwendenden relevanten Richtlinien zur Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen nicht vorgesehen.

zu 1. d

Im Falle des Grundstücks Niederstraße 23 liegen bereits im Ergebnis der Berechnungen ohne Schallschutzmaßnahmen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Tagzeitraum vor. Als Grundlage zum Schutz oder zur Entschädigung verlärmter Außenwohnbereiche muss jedoch eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Tagzeitraum an den relevanten Außenwohnbereichen vorliegen.

Zur Beurteilung der Immissionen im Außenwohnbereich kann Punkt 78 herangezogen werden. Er befindet sich an der der Bahnstrecke zugewandten Seite des Hauses und ist derjenige Berechnungspunkt mit den höchsten Immissionen (Beurteilungspegeln). Da die Werte für den Fall ohne Schallschutzmaßnahmen mit 60 dB(A) schon 4 dB(A) unter dem IGW von 64 dB(A) liegen, kann eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Tagzeitraum ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen liegt der Beurteilungspegel sogar bei 53 dB(A), also 11 dB(A) unter dem IGW. Somit kann eine Betroffenheit ausgeschlossen werden.

zu 1. e

Die Erfassung und Berücksichtigung von Fluglärmimmissionen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

zu 1. b

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die schalltechnische Untersuchung mit den Ausführungen der Antragstellerin überprüft und schließt sich den Ausführungen an. Die schalltechnische Untersuchung ist nicht zu beanstanden.

zu 1. c

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung immer unter Annahme einer Mitwindsituation vorgenommen werden.

zu 1. d

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass Außenwohnbereiche nur dann gesetzlich geschützt sind, wenn diese sich direkt am Haus (z.B. Balkon, Terrasse) befinden. Die schalltechnische Untersuchung kommt bereits zu dem Ergebnis, dass auch ohne aktiven Schallschutz die Immissionsgrenzwerte 1 m vor der Fassade des Gebäudes in dem betroffenen Mischgebiet eingehalten werden. Die schalltechnische Untersuchung ist daher nicht zu beanstanden.

zu 1. e

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des Verursacherprinzips i.S.d. BImSchG die Antragstellerin im Rahmen des Verfahrens nur verpflichtet ist, den durch die Umsetzung der Maßnahme entstehenden Verkehrslärm auf das gesetzlich vorgeschriebene Maß zu reduzieren.

Argument 4

2. Baustellenverkehr über Teile der Niederstraße und die Baustraße (Bauplan Nr. 802) bis zur Baustelleneinrichtungsfläche (Bauplan Nr. 801) bei Streckenkilometer 17,3+80. Die Planungsunterlagen sehen die Einrichtung einer Baustraße und eine Baustelleneinrichtungsfläche vor, deren Befahrung über die Niederstraße erfolgt.

Die Niederstraße ist ein verkehrsberuhigter Bereich gemäß § 42 Abs. 2 StVO, auf dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. Fahrzeugverkehr muss das Schritttempo einhalten.

Die Straße wird von unserem Kind - wie von vielen anderen Kindern auch - gerne zum Spielen genutzt. Aus meiner Sicht ist die Niederstraße für Baustellenverkehr ungeeignet. Mein Kind wird durch den erhöhten PKW- und LKW-Verkehr stärker in seiner Gesundheit und Sicherheit gefährdet. Der Weg zu Spielfreunden sowie das Spielen auf der Straße werden gefährlicher. Die Erfahrung zeigt leider immer wieder, dass aufgrund von Termin- und Kostendruck und Uneinsichtigkeit die Verkehrsregeln häufig missachtet werden. Dies wird auch bei ungleich größeren und damit gefährlicheren Baustellenfahrzeugen so sein, was die Sicherheit auf der Niederstraße weiter beeinträchtigen wird. Ich fordere die Einrichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche, die statt über die Niederstraße direkt von der Rheindorfer Straße erreicht werden kann.

Gegenäußerung zu Argument 4

Für den Bau der Schallschutzwände nördlich der Strecke sind Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen zwingend erforderlich. Die Niederstraße ist eine öffentliche Straße. Die Fahrer der Baufahrzeuge sind - wie jeder andere Verkehrsteilnehmer auch - verpflichtet, die StVO einzuhalten. Dies gilt selbstverständlich auch für das Befahren der Niederstraße. Die Baustelleneinrichtungsfläche direkt über die Rheindorfer Straße zu erschließen und eine neue Baustraße zu bauen ist unwirtschaftlich und mit erheblich größeren Eingriffen verbunden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Da es sich bei der Niederstraße um eine öffentliche Straße handelt, ist der Gebrauch der Straße jedermann gestattet (Gemeingebrauch). Wie von der Antragstellerin bereits ausgeführt, haben alle Verkehrsteilnehmer sich weiterhin an die StVO zu halten. Die Forderung nach einer Verlegung der Baustelleneinrichtungsfläche wird daher zurückgewiesen. Auf die Nebenbestimmung A.4.9 wird verwiesen.

Argument 5

3. Keine ausreichende Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen gegen Baulärm während der Bauphase

Die Planungsunterlagen berücksichtigen den Schutz vor Baulärm während der Bauphase nicht ausreichend. Ich erwarte erhebliche gesundheitliche Schädigungen durch den Baulärm und durch die Zuliefer- und Baufahrzeuge. Die konstanten und hohen Lärmbelastungen fördern nachweislich Herzerkrankungen, Bluthochdruck und psychische Erkrankungen.

Daher fordere ich,

a. das für die Bauphase die Einhaltung der Lärmwerte der AVV Baulärm verbindlich vorgegeben und deren Einhaltung überwacht wird. Ich fordere, dass auf Nachtarbeiten ausnahmslos verzichtet und das bereits im Planfeststellungsverfahren durch verbindliche Erklärung abgesichert wird.

Gegenäußerung zu Argument 5

Soweit dies möglich ist, werden die Arbeiten tagsüber umgesetzt. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass einige Arbeiten nur nachts möglich sind. Daher können wir der Forderung zum Verbot der Nachtarbeiten nicht zustimmen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass zum Schutz vor Baulärm eine entsprechende Nebenbestimmung in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden ist. Die Nebenbestimmung sieht u.a. die Erstellung eines Baulärmgutachtens im Rahmen der Ausführungsplanung vor. Die Forderung nach einer grundsätzlichen Einhaltung der Richtwerte der AVV Baulärm weist das Eisenbahn-Bundesamt jedoch zurück, da einige Bauarbeiten sonst nur unter einem unverhältnismäßig großen Aufwand an Schallschutzmaßnahmen durchgeführt oder sogar gar nicht durchgeführt werden können. Hinsichtlich der Forderung nach einem ausnahmslosen Verzicht auf Nachtbauarbeiten weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass Arbeiten von 22:00 Uhr bis 06:00, die zur Störung der Nachtruhe geeignet sind, grundsätzlich nach § 9 Landes-Immissionsschutzgesetz (LImSchG) verboten sind. Für zwingend erforderliche Nachtarbeiten kann jedoch eine Ausnahme vom Nachtarbeitsverbot gem. § 9 LImSchG bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde beantragt werden. Auf die Nebenbestimmung A.4.5.1 wird verwiesen.

Argument 6

b. Der Einsatz lärmarmer Baufahrzeuge und Baumaschinen muss bereits bei der Ausschreibung der Bauarbeiten vorgegeben werden.

c. Ich fordere, dass während der gesamten Bauzeit die Erschütterungswerte der DIN 4150 für die Einwirkung auf Menschen eingehalten werden und dies auch überwacht wird. Es dürfen keine erschütterungsintensiven Baumaßnahmen durchgeführt werden, wenn auch weniger erschütterungsintensive Methoden zur Verfügung stehen.

d. Ich fordere, dass bereits in der Bauphase Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen werden, da nur so die Grenzwerte einzuhalten sind.

Bitte bestätigen Sie mir den Eingang meines Schreibens und informieren Sie mich über den weiteren Fortgang des Verfahrens.

Gegenäußerung zu Argument 6

Die Baumaßnahmen erfolgen nach dem aktuellen Stand der Technik sowie nach den gesetzlichen Vorgaben. Der Vorhabenträger trägt durch die Wahl geeigneter Baugeräte und -verfahren Sorge dafür, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen auftreten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Zu b. weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.5.1) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden ist.

Zu c. weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass diesbezüglich eine konkrete Nebenbestimmung (vgl. A.4.5.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden ist.

Zu d. weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass zum Schutz vor Baulärm eine entsprechende Nebenbestimmung in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden ist. Die Nebenbestimmung sieht u.a. die Erstellung eines Baulärmgutachtens im Rahmen der Ausführungsplanung vor. Im Baulärmgutachten müssen konkrete Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor Baulärm aufgeführt sein, die dann im Rahmen der Bauausführung umzusetzen sind. Die Vorhabenträgerin hat außerdem zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen einen Immissionsschutzverantwortlichen einzusetzen.

B.4.20.56 Privateinwendung P 56

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 20.05.2012
1. Deckblatt entfällt
2. Deckblatt entfällt

Argument 1
Da der Rhein-Ruhr-Express zur Bahnstrecke dazu kommen soll, wird es zu vermehrtem Zuglärm kommen. Dieser wird ja nicht in Langenfeld halten. Ich fordere sie daher auf, die Lärmschutzmaßnahmen zu kontrollieren und zu berücksichtigen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In

§ 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 56 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darüber hinaus darauf hin, dass die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen der Vollzugskontrolle vom Sachbereich 1 des Eisenbahn-Bundesamtes kontrolliert wird.

B.4.20.57 Privateinwendung P 57

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 05.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Hiermit zeigen wir an, dass wir im o. g. Planvorhaben die rechtlichen Interessen des P 57 vertreten. Eine auf uns lautende Vollmacht ist in der Anlage beigefügt.

Gem. der ausgelegten Planteststellungsunterlagen werden folgende Eigentumsflächen des P 57 zwischen km 17,1 bis 17,4 betroffen: P 57 ist Bewirtschafter eines landwirtschaftlichen Betriebes im Vollerwerb.

Gemarkung Rheusrath, Flur 27, Flurstück 101,

Gemarkung Rheusrath, Flur 27, Flur 96.

Nachfolgende Flächen werden im Pachtwege zwischen den in den Planteststellungsunterlagen ausgewiesenen Bereichen zwischen km 17,1 bis 17,4 bewirtschaftet:

Gemarkung Rheusrath, Flur 27, Flurstück 59,

Gemarkung Rheusrath, Flur 27, Flurstück 98,

Gemarkung Rheusrath, Flur 27, Flurstück 97.

Es erfolgt eine durchgehende Bewirtschaftung der folgenden landwirtschaftlichen Nutzflächen: Gemarkung Rheusrath, Flur 27, Flurstücke 101, 59, 98 und 97. Diese werden zur Zeit mit Feldgras in fünfjähriger Vertragsbindung im Feldgrasprogramm Wasserschutzzone bewirtschaftet. Diese vertraglichen Vereinbarungen wurden erst vor kurzem abgeschlossen. Sollte durch die Inanspruchnahme auch nur von Teilbereichen dieser vorgenannten landwirtschaftlichen Parzellen eine Nichterfüllung der vertraglichen Vereinbarungen erfolgen, droht die Zahlung von Schadenersatz bzw. die Rückzahlung der im Vertrag vereinbarten Geldsumme hinsichtlich sämtlicher vorgenannter landwirtschaftlicher Parzellen. Ab dem nächsten Jahr ist im Zusammenhang mit dieser Maßnahme eine Grassamenvermehrung geplant.

Durch die ausliegenden Planfeststellungsunterlagen ist ersichtlich, dass auf den vorgenannten Parzellen die Anlage einer Baustraße beabsichtigt ist. Durch die Anlegung der Baustraße sollen die landwirtschaftlichen Nutzflächen dauerhaft der Bewirtschaftung entzogen werden. Aufgrund der vorgenannten Reduzierung der landwirtschaftlichen Nutzflächen ist P 57 mit der Inanspruchnahme derselben weder hinsichtlich seiner Eigentumsflächen noch hinsichtlich seiner von ihm angepachteten Flächen einverstanden. Aufgrund der Flächenknappheit landwirtschaftlicher Nutzflächen und der zunehmenden Konkurrenz um dieselben lehnt P 57 die Inanspruchnahme der von ihm bewirtschafteten Flächen durch das geplante Vorhaben ab. Neben dem Ertragsausfall ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass P 57 die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzfläche für die Beantragung von Prämienrechten nach der EU-Agrarreform benötigt. Nur mit der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen ist ihm die Aktivierung dieser sog. GAP Zahlungsansprüche möglich. Für den Fall der Inanspruchnahme der geplanten Flächen ist

neben dem Ertragsausfall somit auch der Verlust der Auszahlung der für diesen Teilbereich aktivierbaren EU-Prämienrechte zu beklagen. Aus vorgenannten Gründen wird beantragt, die Baustraße nicht in den vorgenannten Bereichen zu verlegen. Hilfsweise wird beantragt, die Antragstellerin zu verpflichten, die durch die Inanspruchnahme der Fläche entstehenden vorbeschriebenen finanziellen Beeinträchtigungen des Herrn P 57 zu entschädigen. Dies gilt gleichlautend für vorrübergehende Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Nutzflächen, welche P 57 bewirtschaftet.

Gegenäußerung zu Argument 1
Ausgleichsmaßnahmen:

Flur 27 Flurstücke 101, 96, 59, 98, 97 zwischen km 17,1 und 17,4

Die vom Einwender angesprochenen Flächen werden im Bestand als intensiv genutzte Ackerflächen und als Grünland (Fettwiese) genutzt. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist auf dem Baustreifen eine landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahme (Maßnahme A 5: Anpflanzung von Gebüschen) vorgesehen, die dauerhaft angelegt werden soll. Vorgesehen ist die Entwicklung von bahnbegleitenden Gebüschstrukturen.

Entschädigungsfragen werden außerhalb des Verfahrens privatrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt. Der Vorhabenträger wird sich mit den Betroffenen in Verbindung setzen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses ist der Einwender entgegen seinem Vortrag nicht Eigentümer der Flächen Gemarkung Reusrath, Flur 27, Flurstücke 101 und 96.
Ferner hat der Einwender weder im ersten Deckblattverfahren noch im zweiten Deckblattverfahren Einwendungen erhoben.
Dennoch gilt Folgendes:
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Flächeninanspruchnahmen der genannten Flurstücke im Rahmen der Deckblattverfahren geändert worden sind. Die Änderungen stellen sich wie folgt dar:

Flur 27, Flurstück 101

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme

Ursprungsverfahren	669	0	0
1. Deckblatt	669	806	2520
2. Deckblatt	266	1209	2923

Flur 27, Flurstück 96

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	295	0	0
1. Deckblatt	295	328	1023
2. Deckblatt	131	429	1187

Flur 27, Flurstück 59

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	201	0	0
1. Deckblatt	201	241	752
2. Deckblatt	81	360	872

Flur 27, Flurstück 98

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	67	0	0
1. Deckblatt	67	79	246
2. Deckblatt	27	119	286

Flur 27, Flurstück 97

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	137	0	0
1. Deckblatt	137	160	501
2. Deckblatt	57	240	581

Das Vorhaben sieht für die o.g. Flurstücke (Stand 2. Deckblatt) u.a. einen Arbeitsstreifen für die Verlegung der Ferngasleitung (temporäre Inanspruchnahme) als auch die dingliche Sicherung des Schutzstreifens der Ferngasleitung vor. Während der Bauzeit ist darüber hinaus auch die Errichtung einer bahnparallelen Baustraße vorgesehen. Der LBP sieht für den Bereich des Arbeitsstreifens eine Rekultivierung (Maßnahme A 6) vor, während westlich angrenzend an die Bahnstrecke die Anpflanzung von Gebüschen (Maßnahme A 5) und Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahmen G1 und G2) vorgesehen sind.
Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass die Verlegung der Ferngasleitung (hier im Rahmen des 1. Deckblatts) erforderlich ist, da der Neubau des vierten Gleises auf die Westseite die Vorzugsvariante ist (siehe B.4.5.5 Variantenentscheidung) und der Neubau die Umverlegung der parallel laufenden Ferngasleitung als Folgemaßnahme (siehe hierzu S. 22 1. EÖT) notwendig macht. Die Umverlegung der Ferngasleitung wird daher seitens des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses als notwendige Folgemaßnahme genehmigt. Eine Umverlegung der Baustraße ist ebenfalls nicht möglich, da die Baustraße parallel zum Neubau des vierten Gleises auf der Westseite (siehe A.4.5.5 Variantenentscheidung) verlaufen muss. Weiter weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die im LBP dargestellten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen ebenfalls erforderlich sind, da sie mit der Gesamtplanung ursächlich zusammenhängen. Eine Verlagerung dieser Maßnahmen auf andere Flächen ist nicht geboten. Die Maßnahme A 6 stellt nämlich eine Rekultivierungsmaßnahme dar, während die Maßnahme A 5 die Anpflanzung von Gebüschen als bahnbegleitende Strukturen vorsieht, die als Vernetzungsstrukturen u.a. für bodenmobile Arten dienen sollen. Dieses Ziel der Ausgleichsmaßnahme kann nur in unmittelbarer Nähe des Schienenweges erreicht werden. Die Gestaltungsmaßnahme G 1 kann ebenfalls nur in Bahnnähe erfolgen, da es sich um für die Anlage notwendige Entwässerungsmulden handelt. Auch die Gestaltungsmaßnahme G 2 ist am vorgesehenen Standort zu realisieren, da es sich um die Gestaltung des Eisenbahndamms handelt.

Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass seitens der Antragstellerin mit dem zweiten Deckblattverfahren der Umfang des Erwerbs zu Gunsten einer dinglichen Sicherung reduziert wurde.

Für die Flächeninanspruchnahmen, den ausgelösten Ertragsausfall, die Erschwernisse aus der Bewirtschaftung und den Verlust hinsichtlich der ggf. aktivierbaren EU-Prämienrechte steht dem Eigentümer ein Entschädigungsanspruch zu. Diese Entschädigungsfrage ist allerdings außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage des Gesetzes über die

Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und –entschädigungsgesetz – EEG NW) zu regeln. Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 bzw. die Nebenbestimmung A.4.11 wird verwiesen.
Für die Flächeninanspruchnahmen, den ausgelösten Ertragsausfall, die Erschwernisse aus der Bewirtschaftung und den Verlust hinsichtlich der ggf. aktivierbaren EU-Prämienrechte steht dem Pächter unter Berücksichtigung seines Pachtvertrages ein Entschädigungsanspruch zu. Die Vorhabenträgerin ist gehalten, die Höhe der Entschädigung mit dem Einwender im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens zu regeln. Für den Fall, dass diese Regelung nicht zu Stande kommen sollte, wird ein auf Kosten der Vorhabenträgerin bestellter anerkannter Sachverständiger die Höhe der Entschädigung feststellen. Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 bzw. die Nebenbestimmung A.4.11 wird verwiesen.

Hinsichtlich mögl. Schadensersatzzahlungen aus dem Feldgrasprogramm weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass der Einwender im 1. EÖT mitteilte, dass das Programm noch vier Jahre laufen würde. Daher geht das Eisenbahn-Bundesamt davon aus, dass das Programm inzwischen ausgelaufen ist und keine Schadensersatzzahlungen mehr drohen.

Argument 2
Des Weiteren bewirtschaftet P 57 im Rahmen der Pachtung die landwirtschaftlichen Nutzflächen Gemarkung Rheusrath, Flur 19, Flurstücke 217 und 220, welche bei km 18,8-19,0 gelegen sind. Dort ist zur Zeit Hafer angebaut. Im nächsten Jahr ist der Anbau von Winterweizen geplant. Geplant ist die Anlage einer Baustraße sowie einer Baustelleneinrichtungsfläche. Aufgrund der Notwendigkeit der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen lehnt Herr P 57 die Inanspruchnahme dieser Flächen durch das geplante Vorhaben.

Gegenäußerung zu Argument 2
Flur 19 Flurstücke 217 und 220 zwischen km 18,8 und 19,0
Im genannten Bereich sind die Maßnahmen A 4, V 4 und V 8CEF vorgesehen. Im Bestand werden die Flächen als Grünland und Intensivacker genutzt. Zwischen dem Widdauensee und der Bahntrasse sowie nördlich fortlaufend ist als Kompensationsmaßnahme die Anlage von Ruderalfluren (Maßnahme A 4) geplant. Die vom Einwender angesprochenen Flächen werden im Bestand als Gehölz sowie als Ackerfläche genutzt und während der Bauphase als Baustraße und Baufläche in Anspruch genommen. Maßnahmenziel ist der Erhalt und die

Entwicklung von sonnenexponierten, trockenen Standorten als Lebensraum für u.a. Reptilien (Zielart Zauneidechse) sowie als Vernetzungsstruktur für bodenmobile Arten. Unmittelbar südlich angrenzend an die vom Einwender angesprochenen Flächen liegt die Probefläche R 19, auf der im Rahmen der Faunakartierungen der stärkste Nachweis von Zauneidechsen im Untersuchungsgebiet gelang. Die Zauneidechse besitzt im Untersuchungsraum zum PFA 1.3 eine besondere artenschutzrechtliche Relevanz (vgl. Unterlage 14.6 Artenschutzbeitrag) und ihre Betroffenheit stellt auch im LBP (Unterlagen 14.1 bis 14.5) einen Hauptkonflikt dar. Bei der Ableitung des Maßnahmenkonzeptes ist sie daher eine planungsrelevante Zielart (vgl. LBP, Kap. 7.1). Nach Abschluss der Baumaßnahme ist die Verbesserung der Ausbreitungsmöglichkeiten für die Zauneidechsen vorgesehen. Die vom Einwender angesprochenen Flächen sind von diesen Maßnahmen betroffen.

Bei den Maßnahmen V 4 und V 8CEF handelt es sich um Schutzzäune zur Begrenzung des Baufeldes, die nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zurück gebaut werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Flächeninanspruchnahmen der genannten Flurstücke im Rahmen der Deckblattverfahren geändert worden sind. Die Änderungen stellen sich wie folgt dar:

Flur 20, Flurstück 217

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	326	0	0
1. Deckblatt	326	554	1443
2. Deckblatt	27	288	288

Flur 20, Flurstück 220

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	408	0	0
1. Deckblatt	408	290	766
2. Deckblatt	11	210	130

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass seitens des Einwenders die Flur Nummer 19 angegeben wurde. Gemeint ist jedoch die Flur Nummer 20. Das Vorhaben sieht für die Flurstücke (Stand 2. Deckblatt) bauzeitlich die Errichtung einer Baustraße vor. Der LBP sieht

für den Bereich der Baustraße die dauerhafte Anlage einer Ruderalflur (Maßnahme A 4) sowie einer Gestaltungsmaßnahme (G 1) vor.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass eine Umverlegung der Baustraße nicht möglich ist, da die Baustraße parallel zum Neubau des vierten Gleises auf der Westseite (siehe B.4.5.5 Variantenentscheidung) verlaufen muss. Weiter weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die im LBP dargestellten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen ebenfalls erforderlich sind, da sie mit der Gesamtplanung ursächlich zusammenhängen.

Eine Verlagerung dieser Maßnahmen auf andere Flächen ist nicht geboten. Das Ziel der Maßnahme A 4 ist nämlich, Trittsteinbiotope entlang der Bahnlinie unmittelbar am Ausbreitungs-/Wanderkorridor der Zauneidechsen zu schaffen, um deren Lebensraumbedingungen optimieren zu können. Die Gestaltungsmaßnahme G 1 kann ebenfalls nur in Bahnnähe erfolgen, da es sich um für die Anlage notwendige Entwässerungsmulden handelt.

Für die Flächeninanspruchnahmen, den ausgelösten Ertragsausfall, die Erschwernisse aus der Bewirtschaftung und den Verlust hinsichtlich der ggf. aktivierbaren EU-Prämienrechte steht dem Pächter unter Berücksichtigung seines Pachtvertrages ein Entschädigungsanspruch zu. Die Vorhabenträgerin ist gehalten, die Höhe der Entschädigung mit dem Einwender im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens zu regeln. Für den Fall, dass diese Regelung nicht zu Stande kommen sollte, wird ein auf Kosten der Vorhabenträgerin bestellter anerkannter Sachverständiger die Höhe der Entschädigung feststellen. Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 bzw. die Nebenbestimmung A.4.11 wird verwiesen.

Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass seitens der Antragstellerin mit dem zweiten Deckblattverfahren der Umfang des Erwerbs zu Gunsten einer dinglichen Sicherung reduziert wurde.

Argument 3

Des Weiteren bewirtschaftet P 57 die Flächen Gemarkung Rheusrath, Flur 27, Flurstück 126. Angrenzend an die Maßnahme A 1CEF auf den Flurstücken 165, 167 und 169 (Zauneidechsenflächen) werden die vorgenannten landwirtschaftlichen Parzellen durch P 57 ackerbaul. bewirtschaftet. Zur Zeit wird auf diesen Flächen Gerste angebaut. Im nächsten Jahr ist dort Zuckerrübenanbau geplant. Durch die geplante Maßnahme A 1CEF wird befürchtet, dass sich dort ebenfalls vermehrt Kaninchen und Mäuse ansiedeln. Entsprechend wird befürchtet, dass dies zu erheblichen Schäden an den landwirtschaftlichen Parzellen in

der Umgebung führt. Bereits im zurückliegenden Jahr gab es erhebliche Schäden durch Mäuse.

Gegenäußerung zu Argument 3
Flur 27 Flurstück 126 angrenzend an Maßnahme A 1CEF

Für die vom Einwender befürchtete Zunahme von Kaninchen und Mäusen durch die Anlage der Maßnahme sind keine wissenschaftlichen Belege bekannt. Darüber hinaus würde, wenn tatsächlich vermehrt Mäuse und Kaninchen auftreten sollten, das Nahrungsangebot für Prädatoren steigen und z.B. vermehrt Greifvögel anlocken, die wiederrum eine Regulation der genannten Tierpopulationen nach sich ziehen würde.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Flächeninanspruchnahmen der genannten Flurstücke im Rahmen der Deckblattverfahren geändert worden sind. Die Änderungen stellen sich wie folgt dar:

Eine Inanspruchnahme der Fläche Flur 27, Flurstück 126 findet durch das Bauvorhaben nicht statt. Die Maßnahme A1 CEF ist eine artenschutzrechtliche Maßnahme und für das Bauvorhaben unbedingt erforderlich. Die geänderte Flächeninanspruchnahme der Maßnahme A1 CEF ergab sich u.a. aufgrund von Einwendungen der Naturschutzbehörden. Die Anpassung der Lage und Größe der Maßnahme A1 CEF ist erforderlich, wie u.a. den Ausführungen zur Stellungnahme des Direktors der Landwirtschaftskammer NRW als Landesbeauftragter (siehe B.4.22.21) zu entnehmen ist.

Hinsichtlich der vom Einwender vorgetragenen Zunahme von Kaninchen und Mäusen durch die geplante Maßnahme A1 CEF schließt sich das Eisenbahn-Bundesamt den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Ein Nachweis (z.B. eine fachspezifische Veröffentlichung oder Studie) für einen Zusammenhang von entsprechenden LBP-Maßnahmen und der Vermehrung von Kaninchen und Mäusen ist nicht ersichtlich.

Argument 4
Die Maßnahmenflächen sollen mit einer geeigneten Saatgutmischung typischer Arten regionaler Zusammensetzung angesäht und anschließend der Sukzession überlassen werden. Zur Neuschaffung von Lebensraum für Reptilien, insbesondere für die Zauneidechse, sind gezielt Steinhaufen, Todholz und Sandablagerungen einzubringen. Um die angestrebte ökologische Funktion der Kompensationsmaßnahme dauerhaft

sicherzustellen, soll eine dauerhafte erforderliche Pflege erfolgen. Dabei sollen die Flächen in Anpassung an die standörtliche Entwicklung gemäht und einer Verbuschung vorgebeugt werden. Eine geschlossene Pflanzendecke soll sich nicht entwickeln. Es soll eine Maht alle drei bis fünf Jahre nach dem 15.09. mit einer Schnitthöhe über 10 cm erfolgen. Das Mähgut soll nach 1 - 3 Tagen abtransportiert werden. Teilbereiche der Fläche sind als Rückzugsraum für die Zauneidechse von der Maht auszunehmen. Die Maßnahme soll von dauerhafter Art sein. Aufgrund der zuvor beschriebenen befürchteten Ansiedlung von Mäusen, Kaninchen etc. neben den Zauneidechsen und den damit einhergehenden befürchteten Schädigungen der benachbarten landwirtschaftlichen Kulturen wird die geplante Maßnahme A 1 CEF an den geplanten Stellen abgelehnt.

Gegenäußerung zu Argument 4
entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Hinsichtlich der vom Einwender vorgetragenen Zunahme von Kaninchen und Mäusen durch die geplante Maßnahme A1 CEF schließt sich das Eisenbahn-Bundesamt den Ausführungen der Vorhabenträgerin an (siehe Argument 3). Ein Nachweis (z.B. eine fachspezifische Veröffentlichung oder Studie) für einen Zusammenhang von entsprechenden LBP-Maßnahmen und der Vermehrung von Kaninchen und Mäusen ist nicht ersichtlich.

Argument 5
Es bestehen aus vergleichbaren Fällen erhebliche Bedenken, dass durch die Anlage von Ausgleichs- bzw. Kompensationsmaßnahmen Verunkrautungen (insbesondere beispielsweise Bärenklau, Jakobskreuzkraut etc.) dieser Ausgleichsflächen und damit einhergehend Beeinträchtigungen benachbarter landwirtschaftlicher Parzellen (Samenflug, Verwurzelungen etc.) erfolgen. Es wird daher beantragt, der Antragsstellerin aufzugeben, dafür Sorge zu tragen, dass keinerlei Beeinträchtigungen der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen erfolgen. Hilfsweise wird beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, jegliche Beeinträchtigungen zu entschädigen.

Gegenäußerung zu Argument 5
Auf Ackerflächen, die einer regelmäßigen ackerbaulichen Bewirtschaftung unter Einsatz von Herbiziden unterliegen, kann das Jakobskreuzkraut nicht einwandern. Anders sieht es auf

Grünland oder Brachflächen aus. Die sprunghafte Vermehrung des Jakobskreuzkrautes aber allein den landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzulasten, ist nicht nachvollziehbar. Niemand kann eine Ausbreitung des Jakobskreuzkrautes gänzlich ausschließen oder völlig verhindern. Die Gefahr besteht auch ohne das Bauvorhaben und die LBP-Maßnahmen. Daher ist die Forderung des Landwirtschaftsverbandes, jegliche Beeinträchtigungen zu entschädigen, zurückzuweisen. Für eine Entschädigung fehlt es an einer Rechtsgrundlage.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung des Einwenders der Antragstellerin aufzugeben, dafür Sorge zu tragen, dass seine gepachtete landwirtschaftliche Nutzfläche nicht durch eine möglicherweise stattfindende Verunkrautung der Ausgleichsfläche beeinträchtigt wird, wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgewiesen. Ebenfalls wird die Forderung, hilfsweise jegliche Beeinträchtigung zu entschädigen, zurückgewiesen. Wie von der Antragstellerin ausgeführt, besteht die Gefahr einer Ausbreitung von Unkräutern auch ohne das Bauvorhaben und die damit verbundene LBP-Maßnahme. Ein Nachweis (z.B. eine fachspezifische Veröffentlichung oder Studie) für einen Zusammenhang von entsprechenden LBP-Maßnahmen und der Verunkrautung von intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen ist nicht ersichtlich.

Argument 6

In diesem Zusammenhang wird angeregt, die Pflege bzw. Maht wesentlichen häufiger als in den ausliegenden Planunterlagen dargestellt beabsichtigt, vorzunehmen. Grundsätzlich wird angeregt, dass die Vornahme von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen möglichst auf wechselnden Flächen stattfinden sollte. Eine entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme sollte möglichst nicht dauerhaft auf ein und derselben Stelle durchgeführt werden. Insofern wird angeregt, sog. Betriebsintegrierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen/Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen. Diese haben den wesentlichen Vorteil, dass sie im Rahmen der betrieblichen Fruchtfolge entsprechend mit berücksichtigt werden können. Dadurch wird eine dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang ist somit auch sichergestellt, dass solche Maßnahmen dauerhaft umgesetzt werden können.

Gegenäußerung zu Argument 6

Die Pflege der Maßnahmenfläche ist vor dem Hintergrund der Zielerreichung (Schaffung von Ersatzlebensraum für die Zauneidechse) wie im Maßnahmenblatt angegeben durchzuführen. Eine häufigere Mahd würde zu einem zu geringen Nahrungsangebot (weniger Insekten, da weniger Blühphasen) führen, die Maßnahme würde unwirksam. Die Mahdzeiten können daher nicht verkürzt werden.

Eine Rotation der Fläche ist in diesem Fall nicht möglich, da die Zielerreichung der Maßnahme dann nicht mehr gegeben wäre. Als artenschutzrechtliche Maßnahme unterliegt die Maßnahme darüber hinaus besonderen rechtlichen Anforderungen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt die Anregung des Einwenders zur Kenntnis und weist darauf hin, dass ein Wechsel der Lage der Maßnahme aufgrund des Entwicklungsziels der Maßnahme (siehe LBP) nicht möglich ist. Da es sich hierbei um eine Anregung handelt, ist eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht erforderlich.

Über die Anregung die Maht wesentlich häufiger als in den ausliegenden Planunterlagen dargestellt vorzunehmen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht entschieden, da es sich lediglich um eine Anregung handelt. Die von der Antragstellerin diesbezüglich vorgebrachte Sicherstellung einer ausreichenden Futtergrundlage ist jedoch nachvollziehbar.

Argument 7

Wir empfehlen diesbezüglich Kontakt mit der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft aufzunehmen, welche sich diesen Aufgaben verpflichtet hat. Die Stiftung Rheinische Kulturlandschaft ist entsprechend auch als Maßnahmenträgerin im Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen aufgeführt (Kontakt: www. Rheinische-Kulturlandschaft.de).

P 57 fordert, der Antragstellerin aufzugeben, für die Inanspruchnahme der von ihm bewirtschafteten Flächen ihm entsprechende Ausgleichsflächen zur Verfügung zu stellen.

Diese Zurverfügungstellung von entsprechenden Ausweichflächen hat sich an der hochwertigen Qualität der durch ihn derzeit bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzfläche zu orientieren.

Weiterhin fordert P 57, der Antragstellerin im Planfeststellungsbeschluss folgende Auflagen zu erteilen:

-Vor Beginn jeglicher Baumaßnahmen ist der Mutterboden abzuschieben und getrennt zu lagern. Ferner ist der derzeitige Zustand der in Anspruch genommenen Flächen in vollem

Umfang wieder herzustellen. Für Bodenverdichtungen haftet die Antragstellerin zeitlich unbegrenzt.

-Weiterhin ist sicherzustellen, dass die Zuwegung und Bewirtschaftung der Parzellen, welche an die in Anspruch genommenen Parzellen angrenzen, jederzeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten auch während der Bauphase ungehindert erfolgen kann.

-Wegen der Inanspruchnahme der bewirtschafteten Pachtflächen sollte sich die Antragstellerin sowohl mit dem Eigentümer als auch mit dem Bewirtschafter rechtzeitig vor Inanspruchnahme wegen der zustehenden Entschädigungen und Pachtaufhebungsentschädigungen zwecks Verhandlungen in Verbindung setzen.

Wie P 57 Ihnen bereits mit Schreiben vom 14.05.201 2 mitgeteilt hat, ist dieser ggf. bereit, im Rahmen der Verhandlungen für die Zurverfügungstellung von Eigentumsflächen und/oder Pachtflächen folgendes Grundstück käuflich zu erwerben:

Gemarkung Rheusrath, Flur 27, Flurstück 1 63, Größe 1.900 m2 , Kennung: 3,000824. Dieses Grundstück wird durch die Familien P 57 bereits seit ca. 20 Jahren bewirtschaftet.

Gegenäußerung zu Argument 7

Es ist vom Vorhabenträger vorgesehen, mit der vom Einwender angesprochenen „Stiftung Rheinische Kulturlandschaft“ Kontakt aufzunehmen und in die Umsetzung der Maßnahmen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen einzubeziehen.

Die Flächen werden nach Beendigung der Bauzeit durch den Vorhabenträger wieder hergestellt und in einem gemeinsamen Abnahmetermin dem Flächeneigentümer übergeben. Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen werden entsprechend der vorherigen Nutzung rekultiviert, das heißt gelockert, wenn nötig tiefgründig gepflügt oder mit einem Haken tiefgründig aufgerissen. Sollte dies nicht möglich sein, so erhält der Eigentümer einmalig eine Entschädigung für die Grundstückswertminderung.

Die Hinweise zur Zuwegung und Bewirtschaftung der angrenzenden Parzellen sowie zur frühzeitigen Kontaktaufnahme zum Eigentümer und zum Pächter vor Inanspruchnahme der Flächen werden berücksichtigt.

Vor Beginn der Baumaßnahme sowie während der Baumaßnahme werden notwendige Abstimmungen hinsichtlich der Zufahrtsmöglichkeit angrenzender Parzellen mit den Eigentümern / Pächtern geführt.

Die Verhandlungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken erfolgen außerhalb des Planrechtsverfahrens.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage 1 (Ausgleichsflächen für die Inanspruchnahme der bewirtschafteten Flächen) weist das Eisenbahn-Bundesamt zurück. Ein Anspruch auf Ersatzland besteht nur im Falle einer nachgewiesenen Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Vollerwerbslandwirten. Eine entsprechende Einwendung hat der Einwender nicht vorgetragen. Die Vorhabenträgerin wird jedoch angewiesen, die Möglichkeit der Zuverfügungsstellung von Ausgleichsflächen im Interesse des Einwenders zu prüfen.

Die Auflage 2 (Mutterboden) ist Bestandteil der Maßnahme V1 (LBP Seite 92). Da die Umsetzung des LBP Antragsgegenstand ist, ist eine zusätzliche Aufnahme der Forderung nicht erforderlich. Die Rekultivierung von temporär in Anspruch genommenen Flächen wird ebenfalls im LBP (u.a. V2) dargestellt. Eine zeitlich unbegrenzte Haftung für Bodenverdichtungen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgewiesen. Wie von der Antragstellerin beschrieben, werden die Flächen nach Beendigung der Bauzeit durch den Vorhabenträger wieder hergestellt und in einem gemeinsamen Abnahmetermin dem Flächeneigentümer übergeben. Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen werden entsprechend der vorherigen Nutzung rekultiviert, das heißt gelockert, wenn nötig tiefgründig gepflügt oder mit einem Haken tiefgründig aufgerissen. Sollte dies seitens der Antragstellerin nicht möglich sein, so steht dem Eigentümer eine Entschädigung für die Grundstückswertminderung zu. Diesbezüglich verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Ausführungen zum Punkt B.4.19 „Inanspruchnahme von Grundeigentum“.

Die Forderung hinsichtlich der ungehinderten Zuwegung und Bewirtschaftung wurde vom Eisenbahn-Bundesamt als Nebenbestimmung (vgl. A.4.9) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Für die Flächeninanspruchnahmen, den ausgelösten Ertragsausfall, die Erschwernisse aus der Bewirtschaftung und den Verlust hinsichtlich der aktivierbaren EU-Prämienrechte steht dem Pächter unter Berücksichtigung seines Pachtvertrages ein Entschädigungsanspruch zu. Die Vorhabenträgerin ist gehalten, die Höhe der Entschädigung mit dem Einwender im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens zu regeln. Für den Fall, dass diese Regelung nicht zu Stande kommen sollte, wird ein auf Kosten der Vorhabenträgerin bestellter anerkannter Sachverständiger die Höhe der Entschädigung feststellen. Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 bzw. die Nebenbestimmung A.4.11 wird verwiesen.

B.4.20.58 Privateinwendung P 58

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 04.06.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Gemäß § 73 Absatz 4 Verwaltungsverfahrensgesetz erhebe ich folgende Einwendungen gegen die vorgelegte Planung zum Bauvorhaben "Rhein-Ruhr-Express (RRX), Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3, Leverkusen-Rheindorf- Langenfeld-Berghausen" auf dem Streckenabschnitt zwischen km 17,6 und 18, 1.

1) Lärmbelästigung Wohnhäuser Privat/Mieter

Als Immobilienbesitzer befürchte ich durch den geplanten Ausbau eine deutliche Zunahme der Lärmbelästigung und damit verbundenen gesundheitlichen Folgen für meine Familie, meine Mieter und mich. Aus wirtschaftlicher Sicht wird dies zu Wertverlusten und Mietzinsrückgängen führen. Gerade bei Schlafen mit gekipptem Fenster befürchte ich eine deutliche Zunahme der Lärmbelästigung. Wurde in dem Lärmschutzgutachten ein Schlafen bei offenem Fenster berücksichtigt? Wurde das Lärmschutzgutachten mit der technisch möglichen Maximal-Kapazität berechnet?

Ich fordere Sie auf entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen und eine angemessene Entschädigung sicherzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Bezüglich des Schallschutzgutachtens sei auf die Ausführungen unter Punkt 2 verwiesen.

Wertverlust

Eine zu entschädigende Minderung des Verkehrswertes eines Grundstückes ist grundsätzlich dann gegeben, wenn entweder ein Teil des Grundstücks von der Maßnahme in Anspruch genommen wird und das Restgrundstück dadurch erhöhten Belastungen ausgesetzt und nur noch eingeschränkt nutzbar ist, oder wenn sonst - etwa durch Immissionen - in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück dergestalt eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff in die Substanz vorliegt. Dieser Tatbestand ist jedoch bei der Liegenschaft nicht gegeben, so dass für Entschädigungszahlungen keine Rechtsgrundlage besteht.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 58 wohnt im Bereich des Schutzabschnitts 2 rdB in einem sogenannten Mischgebiet. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 2 rechts der Bahn den Bau einer 160 m langen Schallschutzwand und das Besonders überwachte Gleis (BüG) beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Hinsichtlich der Frage nach dem geöffneten Fenster weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass im Prognosefall 2025 auch ohne Schallschutz laut Gutachten die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Hinsichtlich der geforderten Entschädigung verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Ausführungen der Antragstellerin und schließt sich dieser an. Die Forderung nach einer Entschädigung wird zurückgewiesen.

Argument 2

2) Lärmbelästigung Direktvermarktung

Ich befinde mich im Aufbau einer landwirtschaftlichen Direktvermarktung. Durch den Neubau sehe ich starke Beeinträchtigungen in der Attraktivität meiner Verkaufsstätte. Ich befürchte, dass Kunden aufgrund stärkerer Lärmbelästigung - meine Verkaufsstätte meiden und stattdessen "ruhigere" Wettbewerber bevorzugen. Dies würde sich negativ auf die Rentabilität meiner Direktvermarktung auswirken. Ich fordere Sie auf entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen und eine angemessene Entschädigung sicherzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Schall und Erschütterung

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Am Objekt sind die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Damit besteht kein Entschädigungsanspruch wegen Wertminderung infolge Schallbelastung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf seine Entscheidung zum Argument 1. Darüber hinaus weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass durch den Bau der Schallschutzwand und durch das Besonders überwachte Gleis im Schutzabschnitt 2 rdB keine Schutzfälle verbleiben. Ein Entschädigungsanspruch entfällt daher.

Argument 3

3) Lärmbelästigung Mutterkuhherde "Highland-Cattle"

Ich befinde mich im Aufbau einer Mutterkuhherde "Highland-Cattle". Die ersten Mutterkühe haben gerade gekalbt. Da ich die Hofnahen und somit Bahnnahen Flächen während der Abkalbeperiode nutze, sehe ich durch den Neubau eine weitere Belästigung/Gefährdung. Ich befürchte, dass einzelne Mutterkühe auf die steigende Lärmbelästigung sensibel reagieren könnten und es dadurch zu Fehlgeburten/ Problemgeburten kommen wird. Dies führt zu wirtschaftlichen Verlusten. Außerdem kann eine Zunahme der Lärmbelästigung das "Ausbruchrisiko" erhöhen. Ich fordere Sie auf entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen und eine angemessene Entschädigung sicherzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 3

Es sind keine wissenschaftlichen Erkenntnisse darüber bekannt, dass es durch eine Zunahme von Zugzahlen zu einer Belästigung/ Gefährdung von Highland Cattle kommt. Darüber hinaus handelt es sich nicht um einen Neubau einer Bahntrasse, sondern um einen Ausbau einer bestehenden Bahntrasse. Bereits im Bestand liegen Lärmimmissionen als Vorbelastung vor.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist ebenfalls darauf hin, dass durch die bereits bestehende Eisenbahnbetriebsanlage eine erhebliche Vorbelastung besteht. Ansprüche aus den § 41 ff. BImSchG i.V.m. 16. BImSchVO bestehen nicht, da der Schutzbereich nicht tangiert ist. Negative Auswirkungen durch den Bau eines zusätzlichen Gleises werden seitens des Einwenders nicht substantiiert vorgetragen. Im Übrigen war mit einem Ausbau des Schienenweges im Laufe der Nutzung zu rechnen. Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

Argument 4

4) Erschütterungen Wohnhäuser und Direktvermarktung

Ferner befürchte ich durch die Zunahme des Verkehrs stärkere Erschütterungen und damit Gefahren für die Gesundheit und weiteren Werteverlust / langfristige Schäden an meinen Immobilien. Der Zustand der Gebäude sollte auf Kosten der Antragstellerin vor, während und nach der Baumaßnahme von einem unabhängigen Sachverständigen beurteilt und bewertet werden. Ich fordere Sie auf für entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen und eine angemessene Entschädigung sicherzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 4

Der Forderung hinsichtlich der Beweissicherung vor; während und nach der Maßnahme während der Bauausführung wird grundsätzlich zugestimmt, die Notwendigkeit hierzu muss von einem unabhängigen Gutachter bestätigt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Hinsichtlich der Erschütterungen weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass mit den Antragsunterlagen eine erschütterungstechnische Untersuchung vorgelegt wurde. Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob es durch den Betrieb der künftig durchgehenden 4-gleisigen-Strecke zu einer Erhöhung der gegenwärtig auftretenden Erschütterungsimmissionen kommen wird. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es im Prognose-Planfall in keinem der untersuchten Gebäude zu einer Steigerung der Erschütterungsimmissionen kommen wird, die als „wesentlich Änderung“ einzustufen ist. Technische Vorsorgemaßnahmen werden hinsichtlich der zukünftigen schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen daher laut der Untersuchung nicht erforderlich. Zum Schutz vor Erschütterungen aus dem Baubetrieb wurde eine Nebenbestimmung (vgl. A.4.5.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 5

5) Erwerb einer Teilfläche meines Ackerlandes

Sie beabsichtigen eine Teilfläche (1.035 qm) meines Ackerlandes (Gemarkung Reusrath, Flur 27, Flurstück 32,) zu erwerben. Da ich mittel- bis langfristig diese Fläche für meine landwirtschaftliche Produktion benötige, werde ich einem Verkauf dieser Fläche u.a. aus wirtschaftlichen Gründen nicht zustimmen.

Ich fordere Sie hiermit auf alternative Trassen zu prüfen. Laut meinen Informationen befindet sich westlich von meinem Grundstück ein Trassen-Streifen im Besitz der deutschen

Bundesbahn, der ebenfalls als zusätzliche Strecke für den von Ihnen geplanten Neubau in Frage kommen könnte.

Sollte eine temporäre Nutzung meiner Fläche stattfinden, möchte ich zu bedenken geben, dass durch die Anlage einer Baustraße eine Verkleinerung der landwirtschaftlichen Nutzfläche entstünde. Dies führt zu entsprechenden Erschwernissen in der Bewirtschaftung.

Neben dem Ertragsausfall ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzfläche für die Beantragung von Prämienrechten nach der EU-Agrarreform benötigt wird. Nur mit der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen ist die Aktivierung dieser sog. GAP-Zahlungsansprüche möglich. Für den Fall einer Inanspruchnahme meiner Flächen ist neben dem Ertragsausfall somit auch der Verlust der Auszahlung der für diesen Teilbereich aktivierbaren EU-Prämienrechte zu beklagen.

Weiterhin fordere ich, der Antragstellerin im Planfeststellungsbeschluss folgende Auflagen zu erteilen:

-Vor Beginn jeglicher Baumaßnahmen ist der Mutterboden abzuschieben und getrennt zu lagern.

-Ferner ist der derzeitige Zustand der in Anspruch genommenen Flächen in vollem Umfang wieder herzustellen. Für Bodenverdichtungen haftet die Antragstellerin zeitlich unbegrenzt.

Gegenäußerung zu Argument 5
Die Baustraße ist für den Bau des vierten Gleises zwingend erforderlich. Die Grundstücke westlich der Strecke sind vom Bauablauf her sehr ungünstig und unwirtschaftlich.

Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter begründet einen Entschädigungsanspruch (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme). Die Höhe der Entschädigungen hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstückes ab und wird nicht im Planfeststellungsverfahren festgelegt.

Der Vorhabenträger wird sich mit den Eigentümern in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, kann dies in einem nachgeordneten Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt werden.

Die genannten Auflagen zur Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss werden z.T. bereits über die Maßnahmenblätter des LBP (vgl. Unterlage 14.1, Maßnahme V 1: Abtrag

des Oberbodens von allen Auftrags- und Abtragsflächen und separate Zwischenlagerung; Maßnahme V 2: Rekultivierung von Boden auf allen temporären Bauflächen nach Abschluss der Baumaßnahme) erfüllt.

Die Flächen werden nach Beendigung der Bauzeit durch den Vorhabenträger wieder hergestellt und in einem gemeinsamen Abnahmetermin dem Flächeneigentümer übergeben. Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen werden entsprechend der vorherigen Nutzung rekultiviert, das heißt gelockert, wenn nötig tiefgründig gepflügt oder mit einem Haken tiefgründig aufgerissen. Sollte dies nicht möglich sein, so erhält der Eigentümer einmalig eine Entschädigung für die Grundstückswertminderung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Flächeninanspruchnahmen der genannten Flurstücke im Rahmen der Deckblattverfahren geändert worden sind. Die Änderungen stellen sich wie folgt dar:

Flur 27, Flurstück 32

Angaben in m^2	Erwerbsfläche	Dingl. Sicherung	Vor. Inanspruchnahme
Ursprungsverfahren	1035	0	0
1. Deckblatt	1035	0	0
2. Deckblatt	67	769	769

Das Vorhaben sieht für das Flurstück (Stand 2. Deckblatt) während der Bauzeit die Errichtung einer Baustraße vor. Der LBP sieht für den Bereich der Baustraße die dauerhafte Anlage einer Ruderalflur (Maßnahme A 4) sowie Gestaltungsmaßnahmen (G 1 und G 2) vor.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass eine Umverlegung der Baustraße nicht möglich ist, da die Baustraße parallel zum Neubau des vierten Gleises auf der Westseite (siehe B.4.5.5 Variantenentscheidung) verlaufen muss. Weiter weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die im LBP dargestellten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen ebenfalls erforderlich sind, da sie mit der Gesamtplanung ursächlich zusammenhängen.

Eine Verlagerung dieser Maßnahmen auf andere Flächen ist nicht geboten. Das Ziel der Maßnahme A 4 ist nämlich, Trittsteinbiotope entlang der Bahnlinie unmittelbar am Ausbreitungs-/Wanderkorridor der Zauneidechsen zu schaffen, um deren Lebensraumbedingungen optimieren zu können. Die Gestaltungsmaßnahme G 1 kann ebenfalls nur in Bahnnähe erfolgen, da es sich um für die Anlage notwendige

Entwässerungsmulden handelt. Auch die Gestaltungsmaßnahme G 2 ist am vorgesehenen Standort zu realisieren, da es sich um die Gestaltung des Eisenbahndamms handelt.

Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass seitens der Antragstellerin mit dem zweiten Deckblattverfahren der Umfang des Erwerbs zu Gunsten einer dinglichen Sicherung reduziert wurde.

Für die Flächeninanspruchnahmen, den ausgelösten Ertragsausfall und den Verlust hinsichtlich der ggf. aktivierbaren EU-Prämienrechte steht dem Eigentümer ein Entschädigungsanspruch zu. Diese Entschädigungsfrage ist allerdings außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage des Gesetzes über die Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und –entschädigungsgesetz – EEG NW) zu regeln. Auf die Ausführungen unter dem Punkt B.4.19 bzw. die Nebenbestimmung A.4.11 wird verwiesen.

Die Auflage hinsichtlich des Mutterbodens ist bereits Bestandteil der Maßnahme V1 (LBP Seite 92). Da die Umsetzung des LBP Antragsgegenstand ist, ist eine zusätzliche Aufnahme der Forderung nicht erforderlich. Die Rekultivierung von temporär in Anspruch genommenen Flächen wird ebenfalls im LBP (u.a. V2) dargestellt. Die Aufnahme ist daher ebenfalls nicht erforderlich. Eine zeitlich unbegrenzte Haftung für Bodenverdichtungen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgewiesen. Wie von der Antragstellerin beschrieben, werden die Flächen nach Beendigung der Bauzeit durch den Vorhabenträger wieder hergestellt und in einem gemeinsamen Abnahmetermin dem Flächeneingentümer übergeben. Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen werden entsprechend der vorherigen Nutzung rekultiviert, das heißt gelockert, wenn nötig tiefgründig gepflügt oder mit einem Haken tiefgründig aufgerissen. Sollte dies seitens der Antragstellerin nicht möglich sein, so steht dem Eigentümer eine Entschädigung für die Grundstücksinanspruchnahme zu. Diesbezüglich verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Ausführungen zum Punkt B.4.19 „Inanspruchnahme von Grundeigentum“.

Argument 6

Erschließung meines Ackerlandes

Das entsprechende Grundstück (Gemarkung Reusrath, Flur 27, Flurstück 32) wird seit dem Erwerb durch meinen Urgroßvater über den Weg parallel zu den Bahngleisen erschlossen. Leider kann ich den ausliegenden Plänen nicht eiwandfrei entnehmen, ob der Weg zukünftig

für den landwirtschaftlichen Verkehr uneingeschränkt nutzbar ist. Auffällig ist, dass der Weg im Bereich der Unterführung (zw. Km 18.0 und 18 .1) zur Erschließung mit landwirtschaftlichen Geräten nicht mehr über die benötigte Breite verfügt. Ich fordere Sie hiermit auf, sicherzustellen, dass die entsprechende Erschließung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten auch während der Bauphase - ungehindert erfolgen kann. Eine Verschlechterung (reduzierte Fahrbahnbreite / Umwege) ist nicht tolerierbar.

Gegenäußerung zu Argument 6
Die Erschließung des Grundstückes (Gemarkung Reusrath, Flur 27, Flurstück 32) wird während der Bauphase sichergestellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Zur Sicherstellung der Erschließung wurde eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.9) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 7
Gegen beabsichtigte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehen grundsätzliche Bedenken. Die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen werden weiterhin landwirtschaftlich bewirtschaftet.
Es bestehen aus vergleichbaren Fällen erhebliche Bedenken, dass durch die Anlage dieser Ausgleichs- bzw. Kompensationsmaßnahmen Verunkrautungen (insbesondere beispielsweise Bärenklau, Jakobskreuzkraut etc.) dieser Ausgleichsflächen und damit einhergehend Beeinträchtigungen benachbarter landwirtschaftlicher Parzellen (Samenflug, Verwurzelungen etc.) erfolgen. Es wird daher beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, dafür Sorge zu tragen, dass keinerlei Beeinträchtigungen der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen erfolgen. Hilfsweise wird beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, jegliche Beeinträchtigungen zu entschädigen. In diesem Zusammenhang wird angeregt, die Pflege bzw. Maht wesentlich häufiger als in den ausliegenden Planunterlagen dargestellt beabsichtigt, vorzunehmen. Grundsätzlich wird angeregt, dass die Vornahme von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen möglichst auf wechselnden Flächen stattfinden sollte. Eine entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme sollte möglichst nicht dauerhaft auf ein und derselben Stelle durchgeführt werden. Insofern wird angeregt, sog. betriebsintegrierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen/Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen. Diese haben den wesentlichen Vorteil, dass sie im Rahmen der betrieblichen

Fruchtfolge entsprechend mit berücksichtigt werden können. Dadurch wird eine dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang ist somit auch sichergestellt, dass solche Maßnahmen dauerhaft umgesetzt werden können. Ich empfehle diesbezüglich Kontakt mit der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft aufzunehmen, welche sich diesen Aufgaben verpflichtet hat. Die Stiftung Rheinische Kulturlandschaft ist entsprechend auch als Maßnahmenträgerin im Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen aufgeführt (Kontakt: www. Rheinische-Kulturlandschaft.de). Die Geltendmachung weiterer Einwendungen im Erörterungstermin wird ausdrücklich vorbehalten.

Gegenäußerung zu Argument 7

Auf Ackerflächen, die einer regelmäßigen ackerbaulichen Bewirtschaftung unter Einsatz von Herbiziden unterliegen, kann das Jakobskreuzkraut nicht einwandern. Anders sieht es auf Grünland oder Brachflächen aus. Die sprunghafte Vermehrung des Jakobskreuzkrautes aber allein den landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzulasten, ist nicht nachvollziehbar. Niemand kann eine Ausbreitung des Jakobskreuzkrautes gänzlich ausschließen oder völlig verhindern. Die Gefahr besteht auch ohne das Bauvorhaben und die LBP-Maßnahmen. Daher ist die Forderung des Landwirtschaftsverbandes, jegliche Beeinträchtigungen zu entschädigen, zurückzuweisen. Für eine Entschädigung fehlt es an einer Rechtsgrundlage.

Es ist vom Vorhabenträger vorgesehen, mit der vom Einwender angesprochenen „Stiftung Rheinische Kulturlandschaft“ Kontakt aufzunehmen und in die Umsetzung der Maßnahmen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen einzubeziehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung des Einwenders der Antragstellerin aufzugeben, dafür Sorge zu tragen, dass seine gepachtete landwirtschaftliche Nutzfläche nicht durch eine möglicherweise stattfindende Verunkrautung der Ausgleichsfläche beeinträchtigt wird, wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgewiesen. Ebenfalls wird die Forderung, hilfsweise jegliche Beeinträchtigung zu entschädigen, zurückgewiesen. Wie von der Antragstellerin ausgeführt, besteht die Gefahr einer Ausbreitung von Unkräutern auch ohne das Bauvorhaben und die damit verbundene LBP-Maßnahme. Ein Nachweis (z.B. eine fachspezifische Veröffentlichung oder Studie) für einen Zusammenhang von entsprechenden LBP-Maßnahmen und der Verunkrautung von intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen ist nicht gegeben.

Über die Anregung die Maht wesentlich häufiger als in den ausliegenden Planunterlagen dargestellt vorzunehmen wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht entschieden, da es sich lediglich um eine Anregung handelt.

Hinsichtlich der Anregung, Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen auf wechselnden Flächen durchzuführen, weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass ein Wechsel der Lage der Maßnahme aufgrund des Entwicklungsziels der Maßnahme (siehe LBP) nicht möglich ist. Da es sich hierbei um eine Anregung handelt, ist eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht erforderlich.

B.4.20.59 Privateinwendung P 59

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 18.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Aufgrund der aktuellen Planungen zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) möchte ich hiermit meine starken Bedenken aufgrund des zu erwartenden deutlich erhöhten Lärmaufkommens entlang der geplanten Bahnstrecke zum Ausdruck bringen. Aus diesem Grund fordere ich Lärmschutzmaßnahmen, die deutlich über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16. BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 59 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.60 Privateinwendung P 60

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 22.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Als Anwohner der S-Bahnstrecke in Berghausen kann ich dem Objekt unter keinen Umständen zustimmen. Bereits heute haben wir eine Zugbewegung im 5-Minuten-Takt, mit steigender Tendenz, nicht zuletzt durch vermehrten Güterzugverkehr. Die Lärmbelästigung liegt ebenfalls bereits heute über dem Erträglichen. Auch der Grundstückswert wird erhebliche Einbußen erfahren. Also mit RRX-Verkehr bis zu 160 km/h bedeutet:

- Zugbewegungen fast im 2,5 Minuten – Takt

- unzulässige Lärmbelästigung

- starker Wertverlust meines Grundstücks

Hier gegen erhebe ich schärfsten Protest.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur

Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich. Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Ferner resultiert aus dem Projekt RRX keine Steigerung des Güterverkehrs.

Eine zu entschädigende Minderung des Verkehrswertes eines Grundstückes ist grundsätzlich dann gegeben, wenn entweder ein Teil des Grundstücks von der Maßnahme in Anspruch genommen wird und das Restgrundstück dadurch erhöhten Belastungen ausgesetzt und nur noch eingeschränkt nutzbar ist, oder wenn sonst - etwa durch Immissionen - in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück dergestalt eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff in die Substanz vorliegt. Dieser Tatbestand ist jedoch bei dem Anwesen nicht gegeben, so dass für Entschädigungszahlungen keine Rechtsgrundlage besteht.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Der Einwender P 60 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.
Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

Die vom Einwender vorgetragene mittelbare Wertminderung aufgrund von Änderungen der Grundstücksumgebung, die nicht auf unmittelbare Grundstücksinanspruchnahmen zurückzuführen sind, aus denen sich lediglich Änderungen der Attraktivität eines Grundstücks und insoweit Chancenverschiebungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Verwertbarkeit wegen einer etwaigen schlechteren Wertentwicklung des Grundstücks

ergeben, sind nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sowie des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich hinzunehmen und dementsprechend auch nicht zu entschädigen. Das Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seines Eigentums genießt keinen absoluten Schutz. Eine Entschädigung käme dann in Betracht, wenn ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff in die Substanz vorläge. Dies ist nicht der Fall. Der Träger des Planungsvorhabens ist daher entsprechend dieser Rechtsprechung grundsätzlich auch nicht entschädigungspflichtig.

B.4.20.61 Privateinwendung P 61

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 03.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Hiermit erheben wir als Eigentümer des Wohnhauses und Grundstücks Friedensstraße X, 404764 Langenfeld, Einwendung gegen die Planung. Aus der derzeit vorliegenden Planung ist nicht ersichtlich, wie unser Wohnhaus gegen die zu erwartenden Lärmbelästigungen geschützt wird. Bedingt durch die Lage an der Friedensstraße und den Korridor zur Bahntrasse durch den Christ-König-Weg ist eine erhebliche Lärmbelastung aus den folgenden Gründen zu erwarten:

- durch Arbeiten während der Baumaßnahme

- durch den Betriebs des RRX und den damit verbundenen Zuwachs an Personenverkehr und

- insbesondere durch die erhebliche Ausweitung des Güterverkehrs zu Nachtzeiten

Das vorliegende Schallschutzgutachten berücksichtigt keinen der genannten Aspekte für unser Wohnhaus und Grundstück.

Gegenäußerung zu Argument 1

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 26.09.2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16.

BImSchV) vom 12. Juni 1990. Die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen ergibt sich aus dem Vergleich der für den prognostischen Verkehr ermittelten Lärmpegel (Beurteilungspegel) mit den nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerten (IGW). Liegen keine Überschreitungen dieser Immissionsgrenzwerte vor, so besteht keine Notwendigkeit (Rechtsanspruch) von Schallschutzmaßnahmen.

Im Ergebnis der Untersuchungen und der Abwägungen zur Wahl der Schallschutzmaßnahmen ist für den Untersuchungsbereich, in dem die Einwender wohnen (Schutzabschnitt 7 rdB), eine 450 m lange Schallschutzwand mit einer Höhe von 6 m im Zusammenhang mit dem „besonders überwachten Gleis“ vorgesehen. Damit ist die Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte (16. BImSchV, §2) auch unter einer entsprechenden Zunahme des Güterverkehrs möglich.

Bei den Arbeiten während der Bauzeit sind die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - einzuhalten. Hierbei ist auf die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren sowie auf die Beschränkung der Betriebszeiten lautstarker Baumaschinen zu achten.

Aus dem Projekt RRX resultiert keine Steigerung des Güterverkehrs – weder am Tage noch nachts.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 61 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass zum Schutz vor Baulärm eine entsprechende Nebenbestimmung in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden ist. Die Nebenbestimmung sieht u.a. die Erstellung eines Baulärmgutachtens im Rahmen der Ausführungsplanung vor. Im Baulärmgutachten müssen konkrete Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor Baulärm aufgeführt sein, die dann im Rahmen der Bauausführung umzusetzen sind.

Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass es sich bei dem beantragten Bauvorhaben um ein Vorhaben des Schienenpersonennahverkehrs handelt. Betriebliche Ausweitungen des Güterverkehrs auf die Nachtzeiten sind nicht Antragsgegenstand.

B.4.20.62 Privateinwendung P 62

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Zum geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX) entlang der bestehenden S-Bahn-Trasse durch Langenfeld teilen wir Ihnen unsere größten Bedenken bezgl. der zu erwartenden Lärmbelästigungen und unseren damit verbundenen Einwand gegen das geplante Projekt mit.

Hiermit fordern wir Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Mindestvorschriften hinausgehen, da schon heute die Belastung für die Anwohner je nach Streckenabschnitt nicht mehr akzeptabel ist.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 62 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind. Die

schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.63 Privateinwendung P 63

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 22.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Hiermit melden wir unsere Bedenken gegen die Planung der neuen Bahntrasse im o.a. Planfeststellungsverfahren an. Wir halten die neue Trasse für überflüssig, da sie keinen Nutzen, sondern nur Nachteile für alle Anlieger der Trasse bedeutet.

Auch die Stadt hat keinen Vorteil, da es keinen Haltepunkt in Langenfeld geben soll.

Zudem fordern wir vor Beginn der Baumaßnahme einen umfangreichen Lärmschutz, da mit erheblichen Lärmbelästigungen zu rechnen ist.

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei der Maßnahme zu RRX, PFA 1.3 handelt es sich nicht um Erstellung einer neuen Trasse, sondern um eine Erweiterung einer bestehenden Eisenbahntrasse.

Ein Nutzen für die Anlieger der Trasse ist die mögliche Verbesserung der Betriebsqualität der S-Bahn.

Schallschutzmaßnahmen:

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Lärmschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Lärmschutz während der Maßnahme:

Während der Maßnahme werden alle vertretbaren Vorkehrungen getroffen, um mögliche Lärmbelästigungen für die Anwohner zu minimieren.

RRX Haltepunkt für Langenfeld:

Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.

Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.

Auf die möglichen positiven Auswirkungen für die in Langenfeld und Langenfeld-Berghausen haltenden S-Bahnverkehre sei nochmals hingewiesen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 63 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass zum Schutz vor Baulärm eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.5.1) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden ist. Die Nebenbestimmung sieht u.a. die Erstellung eines Baulärmgutachtens im Rahmen der Ausführungsplanung und die Bestellung eines Immissionsschutzverantwortlichen vor. Im Baulärmgutachten müssen konkrete Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor Baulärm aufgeführt sein, die dann im Rahmen der Bauausführung umzusetzen sind.

Bezgl. des Wunsches nach einem RRX Halt in Langendfeld weist das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich.

Hinsichtlich der Bedeutung des Vorhabens weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Planung dem Allgemeinwohlinteresse an einem attraktiven Verkehrsangebot auf der Schiene dient (siehe B.4.1) und daher nicht zu beanstanden ist.

Der Einwender hat am ersten Erörterungstermin am 22.01.2014 teilgenommen.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist allgemein darauf hin, dass der Erörterungstermin dazu dient, die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten zu diskutieren. Zudem erläutert der Antragsteller seine Planungen und beantwortet offene Fragen. Nach Möglichkeit soll ein Ausgleich zwischen den Belangen der Einwender und der Träger öffentlicher Belange einerseits und den Interessen des Vorhabenträgers andererseits erzielt werden. Soweit wie geboten, sollen die vorgebrachten Bedenken gegen den Plan durch Aufklärung, Planergänzung oder Planänderung ausgeräumt werden. Durch den Erörterungstermin werden zudem alle für die Entscheidung über den Antrag wichtigen Aspekte und Grundlagen ermittelt. Im Erörterungstermin können jedoch keine neuen Einwendungen vorgebracht werden, da diese mit Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind. Eine Vertiefung der bereits erhobenen Einwendungen ist hingegen zulässig.

Die nachfolgend erörterten Einwendungen sind gem. § 72 Abs. 4 Satz 3-6 und Absatz 8 VwVfG in diesem Verfahren ausgeschlossen. Dennoch ist Folgendes in der Sache anzumerken.

Der Einwender führt neu aus, dass es sich bei der Baumaßnahme in seinem Wohnbereich (Bahn-km 20,1) um den Neubau eines Gleises handeln würde. Die Antragstellerin führt hierzu aus, dass im Bereich des Christ-Königs-Weg kein Gleis dazu gebaut werde, sondern es lediglich verschoben werde. Das Eisenbahn-Bundesamt folgt der Ausführung der Antragstellerin und weist darauf hin, dass die Baumaßnahme zwischen Bahn-km 19,8 und Bahn-km 20,6 eine Linienverbesserung (Achsverschiebung) darstellt. Dies wurde in der

Anlage 16 auch richtig dargestellt.
Zu der Forderung, die geplante Schallschutzwand durch einen Lärmschutzwall zu ersetzen, weist die Antragstellerin darauf hin, dass ein Lärmschutzwall auch einige Nachteile mit sich bringen würde. So würde u.a. ein Lärmschutzwall der gleichen Schutzwirkung deutlich höher ausfallen. Ein Lärmschutzwall würde auch einen deutlich größeren Flächenverbrauch nach sich ziehen, wodurch ein zusätzlicher Grunderwerb erforderlich werden würde. Das Eisenbahn-Bundesamt folgt den Ausführungen der Antragstellerin und weist die Forderung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und eines geringeren Flächenverbrauchs zurück.

B.4.20.64 Privateinwendung P 64

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012 Stellungnahme vom 25.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Wie aus den Medien zu erfahren war, laufen Planungen, an der bestehenden S-Bahntrasse, künftig einen Rhein-Ruhr-Express im Viertelstundentakt mit Tempo 160 Km/Std. durch Langenfeld sausen zu lassen. Darüber hinaus sollen durch den Bau eines zusätzlichen Gleises auch noch mehr Güterzüge diese Strecke befahren.
Als unmittelbar betroffener Anwohner, protestiere ich auf das Schärfte gegen dieses Vorhaben.
Schon jetzt ist die ruhestörende Belästigung durch die Bahn, die regelmäßigen Bauarbeiten an der Strecke – vornehmlich des Nachts – kaum noch zu tolerieren. Eine weitere Verschärfung des Lärmpegels würde neben weiteren Schlafstörungen zu einer erheblichen Verschlechterung der Lebensqualität, ja zu einer akuten Gefährdung der Gesundheit führen.
Hinzu kommt, daß die von den Zügen ausgehenden Schwingungen des Untergrundes, auf dem unsere Häuser stehen, sich noch einmal wesentlich verstärken würden, mit der Folge, daß die Stabilität unserer Häuser durch die permanenten, vervielfachten Schwingungen höchsten Gefahren ausgesetzt wären.
Diese von der Bahn ausgehende Bedrohung der Anwohner, konnte beim Bau der Siedlung natürlich noch keiner voraussehen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die Einwendung vom 15.05.2012 wurde mit dem Schreiben vom 25.05.2012 zurückgezogen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Unter Berücksichtigung des Schreibens des Einwenders vom 25.05.2012 ist seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Entscheidung erforderlich.

Argument 1 – Stellungnahme vom 25.05.2012
Die mit obigem Schreiben (Hinweis EBA: Schreiben vom 15.05.2012) gemachten Einwendungen gegen den RRX nehme ich hiermit zurück und werde die Entwicklung auch weiterhin nicht mehr verfolgen.
Es hat sich bei Nachfragen in meinem unmittelbaren Umfeld leider ergeben, daß offenbar kein Interesse besteht, sich ebenfalls gegen die obige Planung zu engagieren, was die Aussichten, in einer Anhörung verstärkte Zeichen setzen zu können, zunichte macht. Letztlich besteht noch die Gefahr, als Don Quijote belächelt und nicht mehr als normaler Bürger wahrgenommen zu werden. Aus diesem und anderen Gründen habe ich mich zu diesem Schritt entschlossen. Ich bitte um Kenntnisnahme und Veranlassung-

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 25.05.2012
entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.20.65 Privateinwendung P 65

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 29.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Gegen den o.g. Planfeststellungsabschnitt lege ich hiermit aus folgenden Gründen Einwendungen ein:
Ich lebe seit drei Jahren in Langenfeld. Von meinem Schlafzimmer aus habe ich direkten Blick auf die Gleise. Schon jetzt bringt insbesondere der nächtliche Güterverkehr eine hohe

Lärmbelästigung mit sich. Das Schlafen mit offenem Fenster ist nicht möglich.
Mit dem geplanten Ausbau der Trasse ist davon auszugehen, dass die Trasse nicht ausschließlich für den RRX genutzt wird, sondern die zusätzliche Kapazität insbesondere in der Nacht durch den Güterverkehr genutzt wird.
Daher fordere ich die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Mindest-Vorschriften hinausgehen. Das würde den Menschen, die im Umfeld der Gleise leben, sehr helfen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Es wird darauf hingewiesen, dass aus dem Projekt RRX keine Steigerung des Güterverkehrs resultiert – weder tagsüber noch nachts.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Der Einwender P 65 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Das Gebäude des Einwenders wurde in der schalltechnischen Untersuchung nicht begutachtet. Beispielhaft können aber die Gebäude an der Friedensstraße (Hausnummern 24 – 32) herangezogen werden. An diesen Gebäuden werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Daher ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte am deutlich weiter entfernteren Gebäude des Einwenders ebenfalls eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass es sich bei dem beantragten Bauvorhaben um ein Vorhaben des Schienenpersonennahverkehrs handelt. Betriebliche Ausweitungen des Güterverkehrs auf die Nachtzeiten sind nicht Antragsgegenstand. Auf das in der Anlage 16.2 dargestellte Betriebsprogramm wird verwiesen.

B.4.20.66 Privateinwendung P 66

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 03.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

In oben genannter Angelegenheit mache ich Bedenken gegen das Projekt geltend, da ein unabsehbarer Lärmzuwachs zu erwarten ist.

Nach meiner Kenntnis ist die Deutsche Bahn verpflichtet, bei Veränderungen an Gleisanlagen bzw. neuartiger Nutzung bestehender Anlagen entsprechende Lärmschutzvorrichtungen zu installieren.

Hiermit fordere ich Sie auf dafür Sorge zu tragen, dass diese Lärmschutzmaßnahmen auch über die bestehenden gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, da die Lärmbelästigung jetzt schon nicht mehr zumutbar ist.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 66 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.67 Privateinwendung P 67

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 19.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Da ich in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke wohne, habe ich erhebliche Bedenken bzgl. der Lärmentwicklung und der Möglichkeiten durch Lärmschutzmaßnahmen diese zusätzliche Lärmbelastung zu unterbinden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich. Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 67 wohnt im Bereich der sog. Baulücke. Im Bereich der sog. Baulücke wurde geprüft, ob die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung durch den Betrieb des RRX überschritten werden. In dem Fall, dass die Werte in der Prognose auch ohne Durchführung der Baumaßnahme bereits überschritten werden, wurde geprüft, ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit den Prognosezahlen 2025 einschließlich RRX an insgesamt 6 Gebäuden die Schwellenwerte im Nachtzeitraum überschritten werden. Die betroffenen Gebäude werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Seite 15 entsprechend aufgeführt. Das Gebäude des Einwenders befindet sich nicht auf der Liste.

B.4.20.68 Privateinwendung P 68

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 01.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Den Ausbau der Strecke für den RRX bzw. die daraus entstehende Mehrbelastung für uns Anwohner halte ich nicht für vertretbar. Jetzt haben wir schon eine erhebliche Belastung durch den Bahnverkehr, der ja dann noch um das Doppelte und Dreifache gesteigert wird. Der zusätzliche Lärm ist dann nicht mehr tragbar. Außerdem verlieren die Häuser und Wohnungen erheblich an Wert.
Deshalb fordern wir auf jeden Fall zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen, falls das Projekt realisiert werden sollte.
Ansonsten wird für unser Gebiet eine Wohnungsflucht die Folge sein, was ja nicht im Sinne der Stadt und des Bürgermeisters sein dürfte.
Ich darf Sie um weitere Informationen über den jeweiligen Stand des Bauvorhabens bitten.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Aussage, dass der Bahnverkehr durch die Umsetzung des Projektes „um das Doppelte und dreifache“ gesteigert wird ist falsch. Wie den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen ist, sind die Auswirkungen deutlich geringer.

Eine zu entschädigende Minderung des Verkehrswertes eines Grundstückes ist grundsätzlich dann gegeben, wenn entweder ein Teil des Grundstücks von der Maßnahme in Anspruch genommen wird und das Restgrundstück dadurch erhöhten Belastungen ausgesetzt und nur noch eingeschränkt nutzbar ist, oder wenn sonst - etwa durch Immissionen - in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück dergestalt eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff in die Substanz vorliegt.

Dieser Tatbestand ist jedoch bei dem Anwesen nicht gegeben, so dass für Entschädigungszahlungen keine Rechtsgrundlage besteht.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur

Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 68 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Das Gebäude des Einwenders wurde in der schalltechnischen Untersuchung nicht begutachtet. Beispielhaft kann aber das Gebäude an der Friedensstraße 1a herangezogen werden, das näher an der Bahnstrecke liegt. An diesem Gebäude werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Daher ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte am deutlich weiter entfernteren Gebäude des Einwenders ebenfalls eingehalten werden. Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

Die vom Einwender vorgetragene mittelbare Wertminderung aufgrund von Änderungen der Grundstücksumgebung, die nicht auf unmittelbare Grundstücksinanspruchnahmen zurückzuführen sind, aus denen sich lediglich Änderungen der Attraktivität eines Grundstücks und insoweit Chancenverschiebungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Verwertbarkeit wegen einer etwaigen schlechteren Wertentwicklung des Grundstücks ergeben, sind nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sowie des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich hinzunehmen und dementsprechend auch nicht zu entschädigen. Das Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seines Eigentums genießt keinen absoluten Schutz. Eine Entschädigung käme dann in Betracht, wenn ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff in die Substanz vorläge. Dies ist nicht der Fall. Der Träger des Planungsvorhabens ist daher entsprechend dieser Rechtsprechung grundsätzlich auch nicht entschädigungspflichtig.

B.4.20.69 Privateinwendung P 69

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 16.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Bezugnehmen auf den geplanten Rhein-Ruhr-Express entlang der S-Bahntrasse Langenfeld, erhebe ich, als Anwohner, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Einwender P 69 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 4 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 4 den Bau einer 220 m langen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.
Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage.

B.4.20.70 Privateinwendung P 70 – 96

Ursprungsverfahren Hinsichtlich der von Einwender P 70 mit Schreiben vom 15.07.2012 vorgebrachten Einwendung weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass diese Einwendung verfristet und somit im Verwaltungsverfahren präkludiert ist.

1. Deckblatt 22.05.2015 – Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass sich die Einwendungen des P 70, die dieser im Rahmen des ersten Deckblattverfahren in Form einer Unterschriftenliste (P71 – P 96) erhoben hat, nur noch auf die Planänderungen und die damit zusammenhängenden zusätzlichen Nachteile hätten beziehen dürfen.

2. Deckblatt entfällt

Argument 1
Östliche Schallschluckwand
Die Schallschluckmauer steigt von KM 19,870 von 3m in drei Stufen bis bei Km 19,923 auf 6m Höhe an. Um einen Schalltrichter gegenüber der Kolpingstrasse zu vermeiden, bitten wir darum, mit der 6m hohen Schallschluckwand bereits bei KM 19,870 zu beginnen. Bei der jetzt geplanten Schallschluckwand von 2432 m2 wäre das ein Mehraufwand von nur 83m2 =3,4 % und das mit gutem Erfolg.

Gegenäußerung zu Argument 1
entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Schalltechnische Untersuchung (siehe Anlage 16.1) im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens (auf die Ausführungen unter B.1.3.2 wird verwiesen) überarbeitet worden ist. Da der Einwender zum ersten Deckblattverfahren erneut eine Einwendung abgegeben hat und seine Einwendung entsprechend angepasst hat, wird auf die Entscheidung zum Argument 1 seiner Einwendung vom 22.05.2015 verwiesen.

Argument 2
Westliche Schallschluckwand

Nach den Planungsunterlagen ist zwischen Km 7,18- und Km 20,096 keinerlei Schallschutz vorgesehen. Wir möchten Sie deshalb bitten zu prüfen, ob bei dem Schalltechnischen Gutachten berücksichtigt wurde, das die an den Bahnkörper angrenzenden Gebäude der Fa. Stiefvater teilweise aus Beton bzw. mit Blech verkleidet sind. Diese Materialien sind hervorragende Resonanzböden und würden somit den Schall reflektieren, und östliche Gebiet erheblich belästigen.

Gegenäußerung zu Argument 2
entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass in der im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung zwei zusätzliche schallbeeinflussende Flächen (Metall- und Containerwand) im Bereich des Entsorgungsbetriebes berücksichtigt worden sind. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 3
Schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005
Wieso kann im Planfeststellungsbescheid der Bundesbahn nicht vorgegeben werden, welche Schallpegel, gültig für Wohngebiete, einzuhalten sind. Jeder Privatinvestor, jedes Unternehmen unterliegt bei Neubau oder Nutzungsänderung den neuesten gesetzlichen Bestimmungen. Dem Investor ist dann überlassen, wie er die Vorgaben einhält, und das für alle Zeit! (Bestandsschutz).

Gegenäußerung zu Argument 3

Entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt kann der Vorhabenträgerin nur Vorgaben machen, die gesetzlich geregelt und für den beantragten Fall einschlägig sind. Die genannte DIN bezieht sich auf Städtebau und die Orientierungswerte sollen in der Bauleitplanung angewendet werden. Das beantragte Vorhaben ist aber nicht Teil einer städtebaulichen Bauleitplanung sondern eine

eisenbahnrechtliche Planung. Dabei sind nicht die Orientierungswerte der DIN 18005 (Beiblatt 1) einschlägig sondern die Grenzwerte der 16. BImSchV. Die Vorgaben der § 41 ff BImSchG und der 16. BImSchV in der Fassung vom 12.06.1990 wurden in den Antragsunterlagen befolgt.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV und der 24. BImSchV (Grenzwerte für Innenraumpegel) haben sich seit der Einführung der Verordnungen 1990 nicht geändert. Die Änderungen der 16. BImSchV bezogen sich im Wesentlichen auf die Berechnungsvorschrift (Schall 03) und den Wegfall des Schienenbonus. Da die Übergangsvorschrift zur Abschaffung des Schienenbonus vorsieht, dass Der Schienenbonus bei Planfeststellungsverfahren weiterhin anzuwenden ist, die vor dem 01.01.2015 eröffnet wurden, auch wenn sie erst nach diesem Zeitpunkt planfestgestellt werden (vgl. elftes Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02.07.2013 (BGBl. I S. 1943). Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Entscheidung bestätigt und auch auf die Änderungen der 16. BImSchV vom 18.12.2014 (Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, BGBl. I S. 2269) erweitert (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 – 3 A1/16, juris).

Da das vorliegende Verfahren vor dem 01.01.2015 eröffnet wurde, ist die Anwendung der zu diesem Zeitpunkt gültigen Gesetze und Verordnungen zum Schallschutz somit richtig.

Der Einwender hat am ersten Erörterungstermin am 22.01.2014 teilgenommen.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist allgemein darauf hin, dass der Erörterungstermin dazu dient, die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten zu diskutieren. Zudem erläutert der Antragsteller seine Planungen und beantwortet offene Fragen. Nach Möglichkeit soll ein Ausgleich zwischen den Belangen der Einwender und der Träger öffentlicher Belange einerseits und den Interessen des Vorhabenträgers andererseits erzielt werden. Soweit wie geboten, sollen die vorgebrachten Bedenken gegen den Plan durch Aufklärung, Planergänzung oder Planänderung ausgeräumt werden. Durch den Erörterungstermin werden zudem alle für die Entscheidung über den Antrag wichtigen Aspekte und Grundlagen ermittelt. Im Erörterungstermin können jedoch keine neuen Einwendungen vorgebracht werden, da diese mit Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind. Eine Vertiefung der bereits erhobenen Einwendungen ist hingegen zulässig.

Die nachfolgend erörterten Einwendungen sind gem. § 72 Abs. 4 Satz 3-6 und Absatz 8 VwVfG in diesem Verfahren ausgeschlossen. Dennoch ist Folgendes in der Sache anzumerken.

Der Einwender stellte die Sinnhaftigkeit des BüG in Frage in dem er zu bedenken gab, dass ein BüG Folgekosten verursachen würde und niemand dieses kontrollieren würde. Das Eisenbahn-Bundesamt teilt diesbezüglich mit, dass das BüG als aktive Schallschutzmaßnahme in der 16. BImSchVO als aktive Schallschutzmaßnahme explizit beschrieben wird und die Kontrolle des BüG wird im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses gewährleistet. Die Bedenken werden zurückgewiesen. Hinsichtlich der vom Einwender durchgeführten Schallmessungen gilt Folgendes:

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung erstellt. In § 2 der 16. BImSchV sind rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte verzeichnet. Zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenverkehrslärm verweist die 16.BImSchV auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03, Ausgabe 1990. Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Die durch einen beauftragten externen Schallgutachter durchgeführte Schalltechnische Untersuchung bildet die Grundlage für die Planung der Schallschutzmaßnahmen. Die Schalltechnische Untersuchung ist daher nicht zu beanstanden.

Argument 1 – Stellungnahme vom 22.05.2015
Die 6m hohe Lärmschutzwand von der dauernd gesprochen wurde, trifft für die Kolpingsiedlung nicht in vollem Umfang zu. Ab Bahnkilometer 19,923 (Mitte der Kolpingsiedlung) werden die Höhen in mehreren Stufen zum Süden hin auf 3 bzw. 2m bei Bahnkilometer 19,870 abgesenkt.

Im Süden, direkt angrenzend an unsere Kolpingsiedlung, bei Km 19,877 stehen 8- 10m hohe Hallen.

Die hohen Hallen und die abgesenkte Schallschutzwand bilden einen Schalltrichter. Siehe Skizze

Hier verstärkt sich der Schall zu ungunsten unserer Siedlung. Vergleichbar mit der Windverstärkung unter Autobahnbrücken oder zwischen Gebäuden.

Wir fordern deshalb, den Lärmschutz von 6m Höhe von Km 19,923 bis Km 19870 voll durchzuziehen, und von Km 19,870 bis 19,860 auf 4m aufzustocken. Der Mehraufwand sind reine Materialkosten und belaufen sich nach den Planungsdaten der DB für Schallschutzwände auf ca. 31000,00 €

Kein verantwortlicher Bauleiter, der seine Kosten im Auge behält, wird die Anlage für die Fundamentierungslöcher wegen 6 etwas größere Fundamentierungslöcher umrüsten. Das alte Bahnhofsgebäude wird wegen Denkmalsschutz gegenüber der früheren Planung keinen aktiven, sondern nur noch einen passiven Schallschutz erhalten. Das bedeutet zunächst eine Einsparung durch Entfall der 5 m hohen Schallschutzwand über 38m Länge von ca. 95000,00 € Zieht man die für die Kolpingsiedlung benötigten 31000,00 € ab, verbleibt immer noch ein Kostenvorteil von 64000,00 € für den passiven Lärmschutz des alten Bahnhofs und für Unvorhergesehenes.

Gegenäußerung zu Argument 1

Im Bereich der Kolpingsiedlung liegt ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV vor. Hier wurde geprüft, ob diese Ausbaumaßnahmen zu einer wesentlichen Änderung der Lärmsituation führen. Eine wesentliche Änderung liegt gemäß 16. BImSchV dann vor, wenn der Beurteilungspegel um mind. 3 dB(A) oder auf mindesten 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht ansteigt.

Die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchungen zeigen, dass im Bereich der Kolpingsiedlung lediglich für acht Gebäude eine wesentliche Änderung und somit ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grund nach besteht.

Für diese Gebäude erfolgte die Dimensionierung der Schallschutzwand mit einer maximalen Höhe von 6,0 m. Diese Schallschutzwand schützt ebenfalls die weiteren Gebäude der Kolpingsiedlung, die dem Grunde nach keinen Anspruch auf Lärmvorsorge aufweisen.

Die Notwendigkeit einer Erhöhung der Schallschutzwand auf durchgehend 6,00 m besteht nicht.

Der seitens des Betroffenen dargelegte Sachverhalt bezüglich eines Schalltrichters wurde erneut an den Schallgutachter zur Überprüfung weitergegeben. Im Ergebnis wurden seitens des Gutachters festgestellt, dass die Theorie eines sogenannten Schalltrichters (km 19,877) nicht nachvollziehbar ist.

Die seitens des Betroffenen dargelegten Mehrkosten würden seitens des Zuwendungsgebers aufgrund des fehlenden Anspruches nicht finanziert werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt folgt den Ausführungen der Antragstellerin und weist die Forderung des Einwenders zurück. Da dem Eisenbahn-Bundesamt nur die Wohnadresse des Erstellers der „Listeneinwendung“ vorliegt, kann das Eisenbahn-Bundesamt auch nur auf die genannte Wohnadresse konkret eingehen. Der Einwender P 70 wohnt im Bereich des Schutzabschnittes 7 rdB. Die Antragstellerin hat im Schutzabschnitt 7 den Bau einer 413 m langen und bis zu 6 m hohen SSW und das BüG beantragt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass am Gebäude des Einwenders an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV damit eingehalten werden.

Für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen fehlt die gesetzliche Grundlage. Die Theorie des sog. Schalltrichters ist laut Gutachter nicht nachvollziehbar. Deshalb ist diesbezüglich kein weiterer Lärmschutz anzuordnen.

Im Übrigen, insbesondere hinsichtlich der weiteren Teile der Kolpingsiedlung, wird auf die Ausführungen unter B.4.11.2 verwiesen.

Argument 2

Hinter der jetzigen Schallschutzwand in östlicher Richtung befindet sich ein Schwingungsminimierungsgraben. Der wurde errichtet, weil auf Grund der Bodenbeschaffenheit, sich die Erdschwingungen der Bahn bis in die Häuser übertrugen. Das Geschirr klapperte in den Schränken, der Kaffee zitterte in den Tassen. Nach den Planungsunterlagen soll dieser Graben für eine Baustrasse verfüllt werden.

Wir fordern die Wiederherstellung des alten Zustandes (Schwingungsgraben) nach Beendigung der Baumaßnahmen für den Lärmschutz.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die Gräben haben eine maximale Tiefe von ca. 2 m. Um eine Abschirmwirkung durch die Gräben zu erzielen, müssten diese gemäß Feststellung des Erschütterungsgutachters mindestens 4 bis 6 m tief sein. Selbst bei einer solchen Tiefe wäre die Minderung jedoch relativ gering. Die vorhandenen Gräben dienen daher mit Sicherheit der Entwässerung und nicht um die Erschütterungsemissionen zu reduzieren. Zudem werden die Gräben nach Fertigstellung der Lärmschutzwand in demselben Bereich wiederhergestellt. Entsprechend wird nahezu der Ursprungszustand wieder erreicht.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Graben während des zweiten Erörterungstermins erörtert (s.u.) worden ist. In Folge dessen wurden die Antragsunterlagen im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens überarbeitet.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Ersteller der „Listeneinwendung“ auch am zweiten Erörterungstermin am 16.12.2015 teilgenommen hat. Das Eisenbahn-Bundesamt weist allgemein darauf hin, dass der Erörterungstermin dazu dient, die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten zu diskutieren. Zudem erläutert der Antragsteller seine Planungen und beantwortet offene Fragen. Nach Möglichkeit soll ein Ausgleich zwischen den Belangen der Einwender und der Träger öffentlicher Belange einerseits und den Interessen des Vorhabentägers andererseits erzielt werden. Soweit wie geboten, sollen die vorgebrachten Bedenken gegen den Plan durch Aufklärung, Planergänzung oder Planänderung ausgeräumt werden. Durch den Erörterungstermin werden zudem alle für die Entscheidung über den Antrag wichtigen Aspekte und Grundlagen ermittelt. Im Erörterungstermin können jedoch keine neuen Einwendungen vorgebracht werden, da diese mit Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind. Eine Vertiefung der bereits erhobenen Einwendungen ist hingegen zulässig.

Die nachfolgend erörterten Einwendungen sind gem. § 72 Abs. 4 Satz 3-6 und Absatz 8 VwVfG in diesem Verfahren ausgeschlossen. Dennoch ist Folgendes in der Sache anzumerken.

Der Einwender wiederholte zunächst seine in der o.g. Einwendung bereits genannte Forderung, die Schallschutzwand entsprechend zu erhöhen. Die Antragstellerin wies erneut darauf hin, dass Schallschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen, nicht finanziert werden. Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes bereits (s.o.) zurückgewiesen.
Neu führte der Einwender aus, dass ihm Messungen vorlägen, die seine Forderung, die Wand in voller Höhe „durchzuziehen“, weil ein „Schalltrichter“ auf die Kolpingstraße zukomme, stützen würde. Der Gutachter der Antragstellerin erklärte daher im Erörterungstermin die Baumaßnahmen im Schutzabschnitt 7 rechts der Bahn und wies darauf hin, dass das vorhandene Gleis baulich verändert werde und dadurch ein sogenannter erheblicher baulicher Eingriff stattfinde. Darüber hinaus verdeutlichte er, ab wann ein Anspruch auf Lärmvorsorge im genannten Baubereich entstehe. Zusammenfassend stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass entsprechend den gesetzlichen Vorgaben die Lärmimmissionen zur Bestimmung von Lärmvorsorgeansprüchen

vom Gutachter berechnet worden sind. Das vom Einwender dargestellte Messverfahren kann daher nicht für entsprechende Rückschlüsse herangezogen werden, was die Richtigkeit des vorgelegten Gutachtens angeht. Seitens des Eisenbahn-Bundesamt bestehen daher weiterhin keine Bedenken, was die Richtigkeit des vorgelegten Gutachtens angeht.

Der Einwender sprach im Erörterungstermin erneut den Graben östlich der Bahnlinie an. Seitens der Antragstellerin wurde erneut deutlich gemacht, dass es sich bei dem Graben nicht um einen Erschütterungsgraben handle. Während des Erörterungstermins konnte jedoch nicht geklärt werden, welchem Zweck der Graben überhaupt dient. Seitens der Antragstellerin wurde daher im Erörterungstermin zugesagt zu prüfen, welchem Zweck der Graben dient. Da laut Einwender die Anwohner Teile ihrer Grundstücke für den Bau des Grabens „abgeben“ mussten und der Graben offenbar keinem Zweck diene, forderte er abschließend die Rückgabe der Grundstücke.

Im weiteren Verfahrensverlauf stellte sich heraus, dass es sich bei dem genannten Graben um einen Bahnseitengraben handelt, der der Entwässerung der Strecke 2650 dient. Die Antragstellerin kam nach einer durchgeführten hydraulischen Berechnung darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass der vorhandene Bahnseitengraben überdimensioniert ist. Mit dem zweiten Deckblattverfahren wurde daher der Bahnseitengraben kleiner dimensioniert und nicht, wie in der Ursprungsplanung vorgesehen, wieder in den vorherigen Zustand (nach Bauende) versetzt.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt daher abschließend fest, dass der Bahnseitengraben nicht der Reduzierung von Erschütterungen dient. Die Forderung aus der Einwendung vom 22.05.2015 nach einer „Wiederherstellung des alten Zustandes (Schwingungsgraben)“ wurde im Rahmen des Erörterungstermins vom Einwender selbst zurückgenommen. Die im Erörterungstermin neu vorgebrachte Forderung, die Grundstücke vollständig zurückzugeben, konnte von der Antragstellerin jedoch nicht umgesetzt werden, da sie den Bahnseitengraben, wenn jetzt auch in verkleinerter Form, für die Entwässerung der Bahnstrecke benötigt.
Daher wird die Forderung vom Eisenbahn-Bundesamt zurückgewiesen.

B.4.20.71 Privateinwendung P 97

Ursprungsverfahren	entfällt
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	06.09.2017

Argument 1

Gegen die geplante Verlegung der Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH von der westlichen auf die östliche Bahnseite erheben wir Einwendungen.

Gegenäußerung zu Argument 1

entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die abschließende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 6 wird verwiesen.

Argument 2

In den Unterlagen zur Planvorlage im April/ Mai 2012 sowie der Offenlegung der Unterlagen zum 1. Deckblatt im Mai / Juni 2015 ist die Verlegung der Gasleitung im westlichen Bereich der Bahnstrecke angegeben. Sowohl die Uferböschung zum Widdauer See als auch die örtlichen Gegebenheiten sind hier kein Problem.

Gegenäußerung zu Argument 2

Es ist richtig, dass sowohl in der ursprünglichen als auch in der Planung zum 1. Deckblatt die Verlegung der Gasleitung auf der bahnlinken Seite geplant war.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die abschließende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 6 wird verwiesen.

Argument 3

Im August 2016 sagte Herr X in einem Gespräch unserem Sohn sinngemäß ,,ich bin die

Gasleitung jetzt los, die bekommt ihr auf eure Seite". Am 26.10.2016 waren 2 Mitarbeiter der DB AG bei uns zu Hause und informierten uns über die Verlegung der Ferngasleitung von der westlichen auf die östliche Bahnseite. Auch auf wiederholte Nachfrage verneinten die DB Mitarbeiter die Möglichkeit, die Gasleitung auf der westlichen Seite zu verlegen. In dem von der Firma Dr.-Ing Veenker Ingenieurgesellschaft mbH erstellten Gutachten vom 09.06.2016 ist sehr wohl eine Verlegung auf der westlichen Bahnseite möglich. In dem Gutachten wird lediglich darauf hingewiesen, dass die westliche Variante kostenintensiver ist - es wird jedoch keine Größenordnung der Kostensteigerung angegeben. Im Bereich der RRX-Neubaustrecke wird u.a. in Langenfeld ein Pferdestall und in Leverkusen sowohl das Bahnhofsgebäude als auch der Busbahnhof abgerissen und neugebaut.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die Verlegung der Ferngasleitung auf der bahnlinken Seite wäre bautechnisch machbar, allerdings im Vergleich zur Verlegung auf die bahnrechte Seite trotz der zwei neuen Durchörterungen durch die Bahntrasse, deutlich schwieriger zu realisieren. Zudem ist die Variante auf die bahnrechte Seite deutlich günstiger, da hier keine aufwändige Stützwand zur Sicherung der Böschung und zur Sicherstellung des Schutzstreifens der OGE notwendig wird. Auch die beengten Verhältnisse, die zusätzlich durch die parallel zur heutigen Ferngasleitung verlaufende Wasserstofffernleitung, noch zusätzlich eingeschränkt werden, ist hier eine Verlegung deutlich schwieriger. Ferner ist der kathodische Korrosionsschutz sowie die Arbeitssicherheit bei der Variante auf der bahnlinken Seite schwieriger sicherzustellen (vgl. S. 21 des Gutachtens).

Schließlich ist durch das Erfordernis der Böschungssicherung bei einer Verlegung auf der bahnlinken Seite auch eine größere Flächenbeanspruchung gegeben.

Die landwirtschaftlichen Flächen können durch die Verlegung der Leitung im Boden weiterhin sinnvoll genutzt werden.

Im Zusammenhang mit den im PFA 1.2 beschriebenen Maßnahmen verweisen wir darauf, dass das Bahnhofsgebäude in Leverkusen im Rahmen des Projekts nicht neu errichtet wird. Auch der Neubau des Busbahnhofs ist ein Parallelprojekt, das voraussichtlich durch die aus dem Neubau resultierenden verringerten Anpassungsaktivitäten im Rahmen des Projekts RRX co-finanziert wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die abschließende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 6 wird verwiesen.

Argument 4

Bei der Verlegung auf die östliche Bahnseite muss die DB-Strecke zweimal gequert werden. Im Bereich der vorgesehenen nördlichen Querung stehen ältere Bäume in der Böschung, welche den Bauarbeiten im Wege stehen (im Gutachten nicht berücksichtigt). Durch die Verlegung auf der westlichen Bahnseite wird anstatt wertvoller Ackerfläche -- lediglich Grünland, welches maximal mit 2 Grasschnitten pro Jahr bewirtschaftet wird in Anspruch genommen. In der Zeit von April/ Mai bis ungefähr Oktober werden große Teile dieser Flächen von den Tauchsportlern bzw. deren Besuchern als Parkplatz für deren Autos genutzt.

Gegenäußerung zu Argument 4

Im Rahmen des LBP ist die neue Umverlegetrasse auf die bahnrechte Seite berücksichtigt. In dem Bereich der betroffenen Flächen der Leitungsumverlegung ist eine Rekultivierung der Flächen als Maßnahme vorgesehen (Maßnahme A 6 des LBP). In diesem Zusammenhang werden die Flächen nach den Bautätigkeiten wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt und damit auch Bäume, die für die Maßnahme weichen müssen, ersetzt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die abschließende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 6 wird verwiesen.

Argument 5

Einer Verlegung der Ferngasleitung auf die östliche Bahnseite lehnen sowohl wir als auch die Anwohner der Rheindorfer Str. in diesem Bereich ab. Im Zeitalter immer häufiger auftretender Terrorattentate ist jeder zusätzliche Meter Entfernung zu einer Ferngasleitung ein zusätzliches Stück Sicherheit.

Gegenäußerung zu Argument 5

Ihre Bedenken nehmen wir ernst. Dennoch sehen wir das Risiko eines terroristischen

Anschlages in diesem Bereich nicht. Im Betrieb der Leitung erfolgt eine dauerhafte und regelmäßige Überwachung der Leitung, beispielsweise zum Schutz vor äußeren Einflüssen und unzulässigen Aktivitäten im Schutzstreifen der Leitung. Der Zustand der Leitung selbst wird im Rahmen von regelmäßigen Inspektionen geprüft. Schließlich wird auf die nördlich der Flächen bereits aktuell existierende Querung einer abzweigenden Leitung verwiesen. Zudem befliegt die OGE ihre Trasse ca. alle 17 Tage und würde jegliche Änderungen und Eingriffe an der Trasse sofort erkennen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Auf die abschließende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 6 wird verwiesen.

Argument 6
Bei einer Verlegung auf die östliche Bahnseite entziehen Sie uns die Möglichkeit die Flächen entlang der Bahnlinie als mögliche spätere Kompensationsfläche zu nutzen. Die Ausgleichszahlungen für die Grundbuchbeschmutzung durch die dingliche Sicherung der - Leitung entsprechen in keinster Weise dem Verlust bei einem möglichen Verkauf der Fläche. Hiermit entsteht ein finanzieller Verlust. Da wir der Open Grid Europe GmbH vor einigen Jahren an einer anderen Stelle die Möglichkeit eines Leitungsbaus gegeben haben und uns damals mündlich zugesagt wurde, das keine Beinträchtigungen bei der Bearbeitung der Ackerflächen entstehen würden, welche jedoch durch bodengleiche Absperrhähne, die später mit Zaunpfählen und Kettenverbindungen gesichert wurden auftraten, muss sichergestellt sein, das bei einer Verlegung auf die östliche Bahnseite die Eintragung im Grundbuch folgende Dinge enthält:

- auf unserem Flurstück dürfen außer der Leitung selbst keine bauliche Dinge –weder oberirdisch noch unterirdisch- (Pfähle, Schilder, Absperranlagen usw) installiert werden

- die Leitung liegt so tief im Erdboden, dass eine Bodenbearbeitung und Überfahrung sowohl mit schwerem Gerät als auch mit einem Tiefenmeißel möglich ist

- sollte die Leitung auf unserem Grundstück nicht mehr benutzt werden, so ist sowohl die Leitung selbst als auch der Grundbucheintrag zeitnah auf Kosten des Leitungsbetreibers zu entfernen.

Gegenäußerung zu Argument 6

In Bezug auf die Entschädigung der Flächeninanspruchnahme wird auf die nach Erhalt eines Planfeststellungsbeschlusses erfolgenden Verhandlungen verwiesen.

Schilderpfähle sind Teil der Leitung und für die Kenntlichmachung des Betriebes und der Befliegungen notwendig. Diese müssen daher gesetzt werden. Es wird versucht, die Beeinträchtigung der Grundstückseigentümer und Bewirtschafter auf ein Minimum zu reduzieren. Üblicherweise werden sie zum Beispiel an Wegen gesetzt. Armaturengruppen und Schieber werden mitplanfestgestellt. Hier wurde in der Planung drauf geachtet, dass die Schieberstation möglichst in den Randbereich des Weges gelegt wird.

Die Leitung wird mit einer Mindestdeckung laut Regelwerk von 1m verlegt. Dies ermöglicht die landwirtschaftliche Bewirtschaftung mit allen üblichen Verfahren, die momentan eingesetzt werden.

Wird die Leitung stillgelegt, wird sie auf Verlangen des Grundstückeigentümers auf Kosten des Betreibers ausgebaut. Dies ist geltendes Recht. Der Grundbucheintrag entfällt damit ebenfalls.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass die Verlegung der Ferngasleitung auf die Ostseite die Vorzugsvariante darstellt. Die mit dem zweiten Deckblattverfahren eingereichte Planung wird daher seitens des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses als notwendige Folgemaßnahme genehmigt. Die Verlegung der Ferngasleitung auf die Ostseite kostet 53 Prozent weniger im Vergleich zu der Verlegung auf die Westseite. Darüber hinaus bleibt festzuhalten, dass die Betreiberin der Ferngasleitung u.a. im Rahmen des zweiten Erörterungstermins deutlich gemacht hat, dass die von der Antragstellerin vorgesehene Arbeitsstreifenbreite im Bereich des Widdauensees nicht geeignet sei die Verlegung bautechnisch umzusetzen. Die hierzu gemachten technischen Ausführungen der Betreiberin der Ferngasleitung (siehe Protokoll 2. EÖT) sind nachvollziehbar. Auch im Erörterungstermin konnte kein Bauverfahren genannt werden, wodurch eine Verlegung auf die westliche Seite möglich geworden wäre. Hinsichtlich der Gefahren durch Terrorattentate weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Ferngasleitung entsprechend dem geltenden Regelwerk errichtet wird. Darüber hinausgehende Sicherheitsmaßnahmen können seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht angeordnet werden, da keine gesteigerte Bedrohungslage hinsichtlich der zu verlegenden Gasleitung ersichtlich ist. Im Übrigen gilt dieser Aspekt im gleichen Maße für eine auf der Westseite verlegte Ferngasleitung.

Bezüglich der Flächeninanspruchnahmen durch die Ferngasleitung und die damit verbundenen Erschwernisse in der Bewirtschaftung der Flächen weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Vorhabenträgerin nach §§ 22 und 22a AEG i.V.m. dem Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz - EEG NW) angemessen zu entschädigen hat. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Diese Entschädigungsfrage ist allerdings außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

Hinsichtlich der Bewirtschaftung der Fläche weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Errichtung der Ferngasleitung dem einschlägigen technischen Regelwerk zu entsprechen hat, insbesondere damit alle Sicherheitsanforderungen erfüllt werden können. Bei der Errichtung der Ferngasleitung sind allerdings die Belange des Bewirtschafters insoweit gebührend zu berücksichtigen, als Beschwernisse bei der Bewirtschaftung soweit wie möglich zu vermeiden sind. Eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.15) wurde diesbezüglich aufgenommen.
Hinsichtlich der Entfernung der Leitung nach Nutzungsende wird auf die einschlägige Rechtslage gem. § 1004 BGB verwiesen. Dieser Vorschrift gemäß hat der Einwender einen Anspruch auf Entfernung der Leitung nach Nutzungsende. Die Leitungsbetreiberin hat gegenüber der Vorhabenträgerin des Weiteren mitgeteilt, dass in dem Fall, dass die Leitung stillgelegt werde, diese auf Verlangen des Grundstückseigentümers auf Kosten des Betreibers ausgebaut werde; dies sei geltendes Recht. Der Grundbucheintrag entfalle dadurch ebenfalls.

B.4.20.72 Privateinwendung P 98

Ursprungsverfahren	entfällt
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	06.09.2017

Argument 1
Nach dem Tod meines Mannes bin ich als Erbin die Rechtsnachfolgerin und erhebe Einwendungen gegen die geplante Verlegung der Ferngasleitung auf meine Flächen.

Gegenäußerung zu Argument 1

entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Auf die abschließende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 6 wird verwiesen.

Argument 2
In den Unterlagen zur Planvorlage im April/ Mai 2012 sowie der Offenlegung der Unterlagen zum 1. Deckblatt im Mai / Juni 2015 ist die Verlegung der Gasleitung im westlichen Bereich der Bahnstrecke angegeben. Sowohl die Uferböschung zum Widdauer See als auch die örtlichen Gegebenheiten sind hier kein Problem.

Gegenäußerung zu Argument 2
Es ist richtig, dass sowohl in der ursprünglichen als auch in der Planung zum 1. Deckblatt die Verlegung der Gasleitung auf der bahnlinken Seite geplant war.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Auf die abschließende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 6 wird verwiesen.

Argument 3
In dem von der Firma Dr.-Ing Veenker Ingenieurgesellschaft mbH erstellten Gutachten vom 09.06.2016 ist anders als in einem persönlichen Gespräch im November 2016 zwischen meinem Mann, 2 Mitarbeiter der DB und mir bei uns zu Hause sehr wohl eine Verlegung auf der westlichen Bahnseite möglich. Auch auf wiederholte Nachfrage verneinten die DB Mitarbeiter diese Möglichkeit. In dem Gutachten wird lediglich darauf hingewiesen, dass die westliche Variante kostenintensiver ist - es wird jedoch keine Größenordnung der Kostensteigerung angegeben. Im Bereich der RRX-Neubaustrecke wird u.a. in Langenfeld ein Pferdestall und in Leverkusen sowohl das Bahnhofsgebäude als auch der Busbahnhof abgerissen und neugebaut.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die Verlegung der Ferngasleitung auf der bahnlinken Seite wäre bautechnisch machbar, allerdings im Vergleich zur Verlegung auf die bahnrechte Seite trotz der zwei neuen Durchörterungen durch die Bahntrasse, deutlich schwieriger zu realisieren. Zudem ist die Variante auf die bahnrechte Seite deutlich günstiger, da hier keine aufwändige Stützwand zur Sicherung der Böschung und zur Sicherstellung des Schutzstreifens der OGE notwendig wird. Auch die beengten Verhältnisse, die zusätzlich durch die parallel zur heutigen Ferngasleitung verlaufende Wasserstofffernleitung, noch zusätzlich eingeschränkt werden, ist hier eine Verlegung deutlich schwieriger. Ferner ist der kathodische Korrosionsschutz sowie die Arbeitssicherheit bei der Variante auf der bahnlinken Seite schwieriger sicherzustellen (vgl. S. 21 des Gutachtens).

Schließlich ist durch das Erfordernis der Böschungssicherung bei einer Verlegung auf der bahnlinken Seite auch eine größere Flächenbeanspruchung gegeben. Die landwirtschaftlichen Flächen können durch die Verlegung der Leitung im Boden weiterhin sinnvoll genutzt werden.

Im Zusammenhang mit den im PFA 1.2 beschriebenen Maßnahmen verweisen wir darauf, dass das Bahnhofsgebäude in Leverkusen im Rahmen des Projekts nicht neu errichtet wird. Auch der Neubau des Busbahnhofs ist ein Parallelprojekt, das voraussichtlich durch die aus dem Neubau resultierenden verringerten Anpassungsaktivitäten im Rahmen des Projekts RRX co-finanziert wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die abschließende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 6 wird verwiesen.

Argument 4

Bei der Verlegung auf die östliche Bahnseite muss die DB-Strecke zweimal gequert werden. Im Bereich der vorgesehenen nördlichen Querung stehen ältere Bäume in der Böschung, welche den Bauarbeiten im Wege stehen (im Gutachten nicht berücksichtigt). Durch die Verlegung auf der westlichen Bahnseite wird anstatt wertvoller Ackerfläche lediglich Grünland, welches maximal mit 2 Grasschnitten pro Jahr bewirtschaftet wird in Anspruch genommen. In der Zeit von April/ Mai bis ungefähr Oktober werden große Teile dieser Flächen von den Tauchsportlern bzw. deren Besuchern als Parkplatz für deren Autos genutzt.

Gegenäußerung zu Argument 4

Im Rahmen des LBP ist die neue Umverlegetrasse auf die bahnrechte Seite berücksichtigt. In dem Bereich der betroffenen Flächen der Leitungsumverlegung ist eine Rekultivierung der Flächen als Maßnahme vorgesehen (Maßnahme A 6 des LBP). In diesem Zusammenhang werden die Flächen nach den Bautätigkeiten wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt und damit auch Bäume, die für die Maßnahme weichen müssen, ersetzt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die abschließende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 6 wird verwiesen.

Argument 5

Einer Verlegung der Ferngasleitung auf die östliche Bahnseite bedeutet durch näheres heranrücken an die Bebauung ein höheres Risiko bei eventuellen Terroranschlägen auf die Leitung und wird auch aus diesem Grund abgelehnt.

Gegenäußerung zu Argument 5

Ihre Bedenken nehmen wir ernst. Dennoch sehen wir das Risiko eines terroristischen Anschlages in diesem Bereich nicht. Im Betrieb der Leitung erfolgt eine dauerhafte und regelmäßige Überwachung der Leitung, beispielsweise zum Schutz vor äußeren Einflüssen und unzulässigen Aktivitäten im Schutzstreifen der Leitung. Der Zustand der Leitung selbst wird im Rahmen von regelmäßigen Inspektionen geprüft. Schließlich wird auf die nördlich der Flächen bereits aktuell existierende Querung einer abzweigenden Leitung verwiesen. Zudem befliegt die OGE ihre Trasse ca. alle 17 Tage und würde jegliche Änderungen und Eingriffe an der Trasse sofort erkennen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die abschließende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Argument 6 wird verwiesen.

Argument 6

Die Ausgleichszahlungen für die dingliche Sicherung der Leitung im Grundbuch entsprechen

in keinster Weise dem Verlust bei einem möglichen Verkauf der Fläche. Hiermit entsteht ein finanzieller Verlust.

Bei einer eventuelle[n] Verlegung auf meine Grundstücksflächen muß dafür Sorge getragen werden, das die Eintragung im Grundbuch folgende Dinge enthält:

- auf meinem Flurstück dürfen außer der Leitung selbst keine bauliche Dinge (Pfähle, Schilder, Absperranlagen usw) installiert werden

- die Leitung liegt so tief im Erdboden, dass eine Bodenbearbeitung und Überfahrung sowohl mit schwerem Gerät als auch mit einem Tiefenmeißel möglich ist

- sollte die Leitung auf unserem Grundstück nicht mehr benutzt werden, so ist sowohl die Leitung selbst als auch der Grundbucheintrag zeitnah auf Kosten des Leitungsbetreibers zu entfernen.

Gegenäußerung zu Argument 6

In Bezug auf die Entschädigung der Flächeninanspruchnahme wird auf die nach Erhalt eines Planfeststellungsbeschlusses erfolgenden Verhandlungen verwiesen.

Schilderpfähle sind Teil der Leitung und für die Kenntlichmachung des Betriebes und der Befliegungen notwendig. Diese müssen daher gesetzt werden. Es wird versucht, die Beeinträchtigung der Grundstückseigentümer und Bewirtschafter auf ein Minimum zu reduzieren. Üblicherweise werden sie zum Beispiel an Wegen gesetzt. Armaturengruppen und Schieber werden mitplanfestgestellt. Hier wurde in der Planung drauf geachtet, dass die Schieberstation möglichst in den Randbereich des Weges gelegt wird.

Die Leitung wird mit einer Mindestdeckung laut Regelwerk von 1m ver-legt. Dies ermöglicht die landwirtschaftliche Bewirtschaftung mit allen üblichen Verfahren, die momentan eingesetzt werden.

Wird die Leitung stillgelegt, wird sie auf Verlangen des Grundstückeigentümers auf Kosten des Betreibers ausgebaut. Dies ist geltendes Recht. Der Grundbucheintrag entfällt damit ebenfalls.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass die Verlegung der Ferngasleitung auf die Ostseite die Vorzugsvariante darstellt. Die mit dem zweiten Deckblattverfahren eingereichte Planung wird daher seitens des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses als notwendige Folgemaßnahme genehmigt. Die Verlegung

der Ferngasleitung auf die Ostseite kostet 53 Prozent weniger im Vergleich zu der Verlegung auf die Westseite. Darüber hinaus bleibt festzuhalten, dass die Betreiberin der Ferngasleitung u.a. im Rahmen des zweiten Erörterungstermins deutlich gemacht hat, dass die von der Antragstellerin vorgesehene Arbeitsstreifenbreite im Bereich des Widdauensees nicht geeignet sei die Verlegung bautechnisch umzusetzen. Die hierzu gemachten technischen Ausführungen der Betreiberin der Ferngasleitung (siehe Protokoll 2. EÖT) sind nachvollziehbar. Auch im Erörterungstermin konnte kein Bauverfahren genannt werden, wodurch eine Verlegung auf die westliche Seite möglich geworden wäre. Hinsichtlich der Gefahren durch Terrorattentate weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Ferngasleitung entsprechend dem geltenden Regelwerk errichtet wird. Darüber hinausgehende Sicherheitsmaßnahmen können seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht angeordnet werden, da keine gesteigerte Bedrohungslage hinsichtlich der zu verlegenden Gasleitung ersichtlich ist. Im Übrigen gilt dieser Aspekt im gleichen Maße für eine auf der Westseite verlegte Ferngasleitung.
Bezüglich der Flächeninanspruchnahmen durch die Ferngasleitung und die damit verbundenen Erschwernisse in der Bewirtschaftung der Flächen weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Vorhabenträgerin nach §§ 22 und 22a AEG i.V.m. dem Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz - EEG NW) angemessen zu entschädigen hat. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Diese Entschädigungsfrage ist allerdings außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

Hinsichtlich der Bewirtschaftung der Fläche weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Errichtung der Ferngasleitung dem einschlägigen technischen Regelwerk zu entsprechen hat, insbesondere damit alle Sicherheitsanforderungen erfüllt werden können. Bei der Errichtung der Ferngasleitung sind allerdings die Belange des Bewirtschafters insoweit gebührend zu berücksichtigen, als Beschwernisse bei der Bewirtschaftung soweit wie möglich zu vermeiden sind. Eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.15) wurde diesbezüglich aufgenommen.

Hinsichtlich der Entfernung der Leitung nach Nutzungsende wird auf die einschlägige Rechtslage gem. § 1004 BGB verwiesen. Dieser Vorschrift gemäß hat der Einwender einen Anspruch auf Entfernung der Leitung nach Nutzungsende. Die Leitungsbetreiberin hat gegenüber der Vorhabenträgerin des Weiteren mitgeteilt, dass in dem Fall, dass die Leitung stillgelegt werde, diese auf Verlangen des Grundstückseigentümers auf Kosten des Betreibers ausgebaut werde; dies sei geltendes Recht. Der Grundbucheintrag entfalle

dadurch ebenfalls.

B.4.20.73 Privateinwendung P 99

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 04.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	enfällt

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Einwender per E-Mail vom 04.06.2012 zum Verfahren Stellung genommen hat. Die Einwendung konnte im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden, da sie nicht mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen war. Im Amtsblatt der Stadt Langenfeld vom 16.04.2012, Nr. 07/2012 wurde auf die beschränkte Zulässigkeit von Einwendungen per E-Mail entsprechend hingewiesen.

B.4.21 Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

B.4.21.1 Bezirksregierung Köln, Dezernat 22.5 – KBD (T 1)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 05.04.2012
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 17.06.2015
2. Deckblatt	keine

Hinweis EBA: Das Dezernat 22.5 der BR Köln hat sich sowohl zum Ursprungsverfahren als auch zum ersten Deckblattverfahren geäußert. Da die Einwendung in beiden Fällen identisch ist, geht das EBA nur auf die letzte Einwendung und die hierzu von der Antragstellerin verfasste Gegenäußerung ein.

Argument 1

Ich bitte, nachfolgenden Text in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

"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 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."

Gegenäußerung zu Argument 1

Aus Sicht des Vorhabenträgers steht die Aufnahme des seitens des Dezernates formulierten Textes dem Vorhaben entgegen. Eine rechtzeitige Antragsstellung für alle vor Baubeginn technisch, wirtschaftlich und betrieblich möglichen bauvorlaufenden Maßnahmen zur Kampfmittelüberprüfung wird zugesagt.

Zur Kampfmittelerkundung sind jedoch regelmäßig auch umfangreiche Vorarbeiten im Bereich der Bahntrasse erforderlich. So ist beispielsweise vor der Überprüfung von Blindgänger-Verdachtspunkten das Schotterbett abzutragen. Ferner sind bei Rammarbeiten und Pfahlgründungen auf Flächen mit latentem Kampfmittelverdacht Sicherheitsdetektionen im Baufeld erforderlich. Die Beeinträchtigungen für den

Bahnbetrieb sind aufgrund der umfangreichen Vorarbeiten sehr groß. Es ist daher geplant, die Arbeiten zur Erlangung der Kampfmittelfreiheit zeitlich eng mit den in dem jeweiligen Bereich geplanten Bauhauptmaßnahmen zu bündeln. Damit sollen eine möglichst geringe Beeinflussung des Bahnverkehrs sichergestellt sowie Mehrkosten für den Zuwendungsgeber verhindert werden.

Der Vorhabenträger bittet daher – auch mit Verweis auf die in den Schreiben vom 09.09.2014 sowie vom 18.08.2015 dargelegten Zwänge - auf die Forderung der Aufnahme des formulierten Textes zu verzichten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m^2 sechs Monate) vor Baubeginn einen Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde stellen zu müssen steht einem zügigen Bauablauf nicht entgegen. Dieser Teil der Auflage wird daher seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung (vgl. A.4.10) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Forderung, vor Baubeginn die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorlegen zu müssen, steht jedoch einem zügigen Bauablauf, wie von der Antragstellerin vorgetragen, entgegen. Die Auflage wird daher derart abgeändert, dass die Antragstellerin die Baumaßnahme in Bauabschnitte unterteilen darf. Vor Baubeginn in einem Bauabschnitt hat dann die Antragstellerin der zuständigen Bauaufsichtsbehörde die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung vorzulegen. Vorbereitende Baumaßnahmen die für die Kampfmittelüberprüfung erforderlich sind, sind hiervon ausgenommen. Für eine bessere Koordination und für einen besseren Schutz vor den Auswirkungen von Kampfmitteln wird darüber hinaus vom Eisenbahn-Bundesamt eine baubegleitende Kampfmittelüberwachung angeordnet.

B.4.21.2 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25.02 – Verkehrstechnik (T 2)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 03.04.2012
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 30.06.2015
2. Deckblatt	keine

Argument 1

Die Kreuzung der Bahntrasse über die BAB 542 erfolgt im Bereich der Anschlussstelle (5) Langenfeld-Reusrath. Der Ausbau der A 542 Überführung wird voraussichtlich Auswirkungen auf den Autobahnverkehr haben. Um die möglichen Auswirkungen auf den fließenden Verkehr so gering wie möglich zu halten, ist vom Veranlasser der Baumaßnahme zu einer gesonderten Verkehrsbesprechung mit allen Beteiligten (Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Autobahnpolizei) rechtzeitig vor Baubeginn einzuladen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Um die Auswirkungen auf den Autobahnverkehr (A542) durch den Umbau der EÜ so gering wie möglich zu halten, wird der Vorhabenträger bei den weiteren Planungsphasen die genannten zuständigen Stellen (Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei) rechtzeitig beteiligen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens der Antragstellerin wurde der Auflage zugestimmt. Die Auflage wurde daher vom Eisenbahn-Bundesamt als Nebenbestimmung (vgl. A.4.9) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 1 – Stellungnahme vom 30.06.2015
Bedenken meiner Stellungnahme vom 03.04.2012 wurden mit der Gegenäußerung ausgeräumt (siehe mein Schreiben vom 07.06.2013). Daher melde ich hiermit Fehlanzeige

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 30.06.2015
Die Fehlanzeige wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.3 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 32 – Regionalentwicklung Verkehr (T 3)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 30.05.2012
1. Deckblatt	keine
2. Deckblatt	keine

Argument 1
Gegen den Ausbau der Bahnstrecke Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – (Hamm) (Rhein-Ruhr-Express) bestehen seitens der Regionalplanungsbehörde für den Planungsraum Düsseldorf keine Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 1
Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Stellungnahme keine Bedenken zum vorliegenden PFA 1.3 enthält.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2
Der Ausbau entspricht den Zielen des Regionalplans (GEP 99):
Ziel 1 des Kapitels 3.3: Mobil auf der Schiene – das Eisenbahnnetz erhalten und auszubauen
Ziel 3 des Kapitels 3.3: Die Schienenwege für den großräumigen Verkehr ausbauen
Ziel 4 des Kapitels 3.3: Die Schienenwege für den Nah- und Regionalverkehr sichern
Ziel 1 des Kapitels 3.4: den ÖPNV stärken
Eine direkte Zielsetzung, wie im Erläuterungsbericht (Kap. 4; S. 37) bezogen auf die

Kernstrecke des RRX genannt wird, besteht jedoch nicht. Hier müsste der Erläuterungsbericht hinsichtlich der oben genannten allgemeinen Zielsetzungen überarbeitet werden.
„Der Ausbau der Kernstrecke Köln- Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund (- Hamm) entspricht den im Textteil des Regionalplans (GEP 99) formulierten Zielen zum Erhalt und Ausbau des Schienennetzes.“

Gegenäußerung zu Argument 2
Die geplanten Maßnahmen entsprechen den im Textteil des Regionalplans (GEP 99) formulierten Zielen zum Erhalt und Ausbau des Schienennetzes. Eine Überarbeitung des Erläuterungsberichtes hinsichtlich der Zielsetzung im Rahmen dieser Planfeststellung hält der Vorhabenträger für nicht erforderlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die von der Antragstellerin formulierte Aussage, dass der Ausbau der Kernstrecke im Textteil des Regionalplans als Zielsetzung formuliert sei, ist so nicht richtig. Die Bezirksregierung weist aber auch darauf hin, dass der Ausbau mehreren Zielen des Regionalplans entspreche und von ihrer Seite auch keine Bedenken gegen den Ausbau der Bahnstrecke bestehen. Die Bezirksregierung führt abschließend sogar an (s.u.), dass zum konkret vorliegenden PFA 1.3 keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht würden.
Das Eisenbahn-Bundesamt fasst daher zusammen, dass der Textteil zwar einen Fehler beinhaltet, dieser Fehler jedoch keine negativen Auswirkungen auf das Vorhaben hat.

Argument 3
Zum konkret vorliegenden PFA 1.3 werden keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.

Gegenäußerung zu Argument 3
Es wird zur Kenntnis genommen, dass zum vorliegenden PFA 1.3 keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.4 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 33 – Bodenordnung (T 4)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 15.05.2012
	Stellungnahme vom 04.12.2012
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 23.06.2015
2. Deckblatt	keine

Argument 1

Aus Sicht der von Dezernat 33 zu vertretenden Belange der Agrarstruktur, der allgemeinen Landeskultur und der Landentwicklung erhebe ich Bedenken gegen die Ausweisung von trassenfernen Kompensationsmaßnahmen/Artenschutzmaßnahmen:

Die Maßnahme A 1 schneidet den nördlich angrenzenden Acker vom Wirtschaftsweg am Vorgewende ab - eine erhebliche Erschwernis der Bewirtschaftung ist die Folge. Die nördlich vorhandene Erschließung vermag diese Beeinträchtigung h.E. nicht zu kompensieren. Hier ist nicht erkennbar, wie eine wirtschaftliche Ernte der Parzelle künftig möglich ist.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Maßnahme A 1CEF ist eine artenschutzrechtliche Maßnahme und räumlich wenig flexibel. Um eine Bewirtschaftung der nördlich an die Maßnahmenfläche A 1CEF angrenzenden Ackerfläche auch weiterhin zu ermöglichen und um den Flächenzuschnitt weiter zu optimieren, wurde die Maßnahme neu abgegrenzt (siehe Anlage Maßnahmenübersichtsplan). Die Optimierung der Fläche wurde darüber hinaus aufgrund der Einwendungen der Naturschutzbehörden (OLB, ULB) vorgenommen. Durch die neue Abgrenzung der Maßnahme A 1CEF ist ein Erreichen der vom Einwender angesprochenen, nördlich angrenzenden Fläche nach wie vor möglich. Das Maßnahmenziel „Herstellung von Zauneidechsenhabitaten, die die Funktion der bau- und anlagebedingt beanspruchten Habitate vor Baubeginn, d.h. vor Eingriffsbeginn erfüllen“, wird zusammen mit Maßnahme A 7CEF nach wie vor erreicht. Aufgrund der angepassten Lage ist sogar eine verbesserte Vernetzung (Anbindung an bestehende Ruderalstrukturen im Bereich der östlich angrenzenden Gehölzfläche) der Maßnahmenfläche mit bestehenden Zauneidechsenlebensräumen im Bereich bzw. entlang des Bahnkörpers möglich. Vom Flächenumfang her hat sich

die Maßnahme von 0,33 ha auf 0,78 ha vergrößert. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass Maßnahme A 3CEF (Anlage einer Schwarzbrache) vollständig aus den Unterlagen herausgenommen wird (s.u.) und aus den Eingriffs-Ausgleichsbilanzen herausfällt. Hieraus ergibt sich ein kompensatorisches Punktedefizit bei der Kompensation der Eingriffe in Biotoptypen, das u.a. durch die Vergrößerung der Maßnahme A 1CEF aufgefangen wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der LBP im Rahmen der Deckblattverfahren von der Antragstellerin überarbeitet worden ist. Nach der Stellungnahme der BR Düsseldorf, Dezernat 33 vom 15.05.2012 wurde das Dezernat von der Antragstellerin über die geänderte Maßnahmenplanung informiert. Das Dezernat 33 teilte darauf hin per E-Mail vom 04.12.2012 (s.u.) mit, dass es mit der geänderten Planung der Kompensations- bzw. CEF-Maßnahmen einverstanden sei und die Stellungnahme vom 15.05.2012 sich daher erledigt habe. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher an dieser Stelle nicht erforderlich.

Argument 2

Die Maßnahmen A2 und A3 zerteilen den Bewirtschaftungsblock in 2 Teilflächen. Der Nutzwert der östlich bzw. westlich verbleibenden Flächen (Flst. 130 bzw. 41, 40) wird deutlich verringert. Ich bitte zu prüfen, ob die Ausweisung an den Rand des Bewirtschaftungsblocks verschoben werden kann, um den agrarstrukturellen Schaden zu begrenzen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die Maßnahme A 3_{CEF} ist eine artenschutzrechtliche Maßnahme, die aus der Betroffenheit des Kiebitzes (Störung der Art durch Baulärm während der Bauphase) heraus entwickelt wurde. Der im LBP und Artenschutzbeitrag dargelegte Kiebitz-Konflikt, für den die Maßnahme entwickelt wurde, muss in den Unterlagen allerdings korrigiert werden. Die parallel zur Erstellung des LBP und des Artenschutzbeitrages überarbeitete UVS stellt das bisher irrtümlicherweise textlich erwähnte Vorkommen des Kiebitzes im Eingriffsraum nicht mehr dar. Der Konflikt entfällt somit und die Maßnahme wird nicht mehr benötigt. Sie wird aus den Unterlagen herausgenommen. Die Maßnahme A 3_{CEF}, die als temporäre Maßnahme geplant war, hätte aufgrund

ihrer zeitlichen Befristung nicht in die vergleichenden Gegenüberstellungen eingestellt werden dürfen. Um ein Defizit bzgl. der zu kompensierenden Wertepunkte nach Herausnahme der Maßnahme A 3_{CEF} aus den Unterlagen zu vermeiden, wurden die Maßnahmen A 1_{CEF} sowie A 2_{CEF} vom Flächenumfang soweit angepasst (vgl. Anlage Maßnahmenübersichtsplan), dass die Wertepunktebilanz in sich wieder ausgeglichen ist.

Die Maßnahme A 2_{CEF} ist ebenfalls eine artenschutzrechtliche CEF-Maßnahme, d.h. eine Maßnahme, die vor Baubeginn ihre Funktion bereits erfüllen muss und räumlich wenig flexibel ist. Sie dient der Entwicklung von Brut- und Nahrungshabitaten für die Feldlerche und das Rebhuhn, bei denen dauerhaft Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch das Vorhaben verloren gehen. Maßnahme A 2_{CEF} ist daher eine dauerhafte Maßnahme, die, wie bereits gesagt, räumlich wenig flexibel ist (s.u.). Die Maßnahme wurde durch den Wegfall der Maßnahme A 3_{CEF} aus der Eingriffs-Ausgleichsbilanz um 2 m verbreitert (siehe beiliegender Maßnahmenübersichtsplan), um das Punktedefizit aufzufangen (s.o.). Die Flächengröße der Maßnahme beträgt aktuell 0,35 ha (vorher 0,29 ha).

Grundsätzlich sind für die Anlage der Maßnahme A 2_{CEF} nur bestimmte Flächen geeignet. Die wesentliche Anforderung an die Maßnahmenfläche ist die Einhaltung eines Mindestabstandes von 100 m zu Gehölzen, Siedlungen und sonstigen vertikalen Strukturen, um Störungen der Tiere zu vermeiden. Darüber hinaus ist die Maßnahme in räumlicher Nähe zum Eingriffsraum anzulegen, so dass die Maßnahme immer im Offenlandbereich südlich des Widdauensees angelegt werden muss. (vgl. VV Artenschutz Nr. 2.2.3: „… Sie müssen stets in einem räumlichen Zusammenhang zur betroffenen Lebensstätte stehen und bereits zum Eingriffszeitpunkt wirksam sein. Mit der Formulierung „im räumlichen Zusammenhang“ sind dabei ausschließlich Flächen gemeint, die in einer funktionalen Beziehung zur betroffenen Lebensstätte stehen, und entsprechend dem artspezifischen Aktionsradius für die betroffenen Lebensstätten-Bewohner erreichbar sind.“) Diese Anforderungen sind auf der gewählten Maßnahmenfläche gegeben. Darüber hinaus wurde die Maßnahme an den Rand der bestehenden Nutzung gelegt. Gemäß Biotoptypenkartierung und gemäß Luftbild wird der in der Stellungnahme genannte Bewirtschaftungsblock nicht einheitlich genutzt, sondern ist durch unterschiedliche Nutzungen charakterisiert, an deren Abgrenzung sich die Maßnahmenfläche orientiert.

In Anlehnung an die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer wird für Maßnahme A 2_{CEF} die Möglichkeit der Rotation eingeräumt. D.h. dass die Maßnahme im Rahmen

der Fruchtfolge verlegt werden kann. Die Maßnahme sollte dabei nach ihrer Anlage bis zum Abschluss der Bauarbeiten auf der derzeit vorgesehenen Fläche bleiben und kann anschließend alle 2-3 Jahre rotieren. Es muss dabei immer gewährleistet sein, dass die oben genannten Anforderungen der Maßnahmenfläche erfüllt sind. Andernfalls würde die Maßnahme ihr Ziel nicht erreichen.

Für die dauerhafte Sicherung und Realisierung der Maßnahme soll diese zusammen mit der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft umgesetzt werden. Ein entsprechender Kontakt wird hergestellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der LBP im Rahmen der Deckblattverfahren von der Antragstellerin überarbeitet worden ist. Nach der Stellungnahme der BR Düsseldorf, Dezernat 33 vom 15.05.2012 wurde das Dezernat von der Antragstellerin über die geänderte Maßnahmenplanung informiert. Das Dezernat 33 teilte darauf hin per E-Mail vom 04.12.2012 (s.u.) mit, dass es mit der geänderten Planung der Kompensations- bzw. CEF-Maßnahmen einverstanden sei und die Stellungnahme vom 15.05.2012 sich daher erledigt habe. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher an dieser Stelle nicht erforderlich.

Stellungnahme vom 04.12.2012

Argument 1 – Stellungnahme vom 04.12.2012

Unter Berücksichtigung Ihrer Erwiderung zur Stellungnahme der LWK bin ich mit der geänderten Planung der Kompensations- bzw. CEF-Maßnahmen einverstanden. Meine Stellungnahme vom 15.05.2012 hat sich damit erledigt.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 04.12.2012

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Einigkeit über die in der Stellungnahme angesprochenen Punkte erzielt werden konnte.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 23.06.2015

Argument 1 – Stellungnahme vom 23.06.2015

Zu dem o.g. Planfeststellungsverfahren melde ich für das Dezernat 33 Fehlanzeige.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 23.06.2015

Die Fehlanzeige wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.5 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 35 – Denkmalschutz (T 5)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 30.05.2012

1. Deckblatt Stellungnahme vom 25.06.2015

2. Deckblatt keine

Argument 1

Gegen das o.g. Planfeststellungsverfahren bestehen aus meiner Sicht keine Bedenken, da sich im Planungsgebiet meines Wissens keine Bau- oder Bodendenkmäler befinden, die im Eigentum oder Nutzungsrecht des Landes oder Bundes stehen. 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

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens des Betroffenen zum Vorhaben keine Bedenken bestehen. Die Empfehlungen hinsichtlich weiterer Abstimmungen mit anderen Ämtern werden zur Kenntnis genommen. Das LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Pulheim hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ebenfalls eine Stellungnahme abgegeben (siehe Einwendung T 25).

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darüber hinaus darauf hin, dass das

Anhörungsverfahren von der Bezirksregierung Düsseldorf gem. § 73 VwVfG durchgeführt worden ist.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 25.06.2015

Argument 1 – Stellungnahme vom 25.06.2015

Gegen die o.g. Planung bestehen aus meiner Sicht keine Bedenken, da sich im Planungsgebiet meines Wissens keine Bau- oder Bodendenkmäler befinden, die im Eigentum oder Nutzungsrecht des Landes oder Bundes stehen. Jedoch bitte ich um Beachtung der unter Punkt 12 Umweltauswirkungen, 12.3 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile § 6 (3) Satz 1 Nr. 4 UVPG und 12.4.8 Kultur- und Sachgüter ausgeführten Ausführungen. Danach bestehen im Abschnitt Langenfeld zwischen dem Bahn–km 17,500 und 18,000 (Strecke 2670) auf der westlichen Seite der vorhandenen Bahntrasse mehrere archäologische Fundstellen. Die archäologische Fundstelle (1703 001) befindet sich direkt im Untersuchungsgebiet.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 25.06.2015

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 – Stellungnahme vom 25.06.2015

Im Bereich Langenfeld bei Bahn-km 20,250 ist das ehemalige Bahnhofsgebäude in der Bahnhofstr. 40 in die Denkmalliste der Stadt Langenfeld unter der laufenden Nummer B 069 eingetragen und befindet sich somit in der Zuständigkeit der Unteren Denkmalbehörde Langenfeld. Zur Wahrung sämtlicher denkmalrechtlicher Belange empfehle ich -falls nicht bereits geschehen- den LVR -Amt für Denkmalpflege im Rheinland-, Pulheim und den LVR -Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland-, Bonn, sowie die zuständige kommunale Untere Denkmalbehörde zu beteiligen.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 25.06.2015

Die Stadt Langenfeld wurde im Rahmen der Offenlage des Deckblatts beteiligt. Der Vorhabenträger hat den LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland im

Zusammenhang mit der Änderung der Planung am ehemaligen Empfangsgebäude kontaktiert. Nach Prüfung dieser Planung wurde seitens des LVR festgestellt, dass die aktuelle Planung dem Denkmal zugutekommt. Der erhöhte Schallpegel könne nach Ansicht des LVR durch den Austausch der Fenster in dem Gebäude reduziert werden. Entsprechendes wird seitens des Vorhabenträgers nach Feststellung des Anspruches zugesagt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darüber hinaus darauf hin, dass das Anhörungsverfahren von der Bezirksregierung Düsseldorf gem. § 73 VwVfG unter Beteiligung der in ihren Aufgabenbereichen berührten Träger öffentlicher Belange durchgeführt worden ist. Auf die Stellungnahme des LVR – Amt für Denkmalpflege unter B.4.22.18 wird verwiesen.

B.4.21.6 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51 - Höhere Landschaftsbehörde (T 6)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 25.05.2012
-	Stellungnahme vom 23.07.2013
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 22.07.2015
2. Deckblatt	Stellungnahme vom 13.09.2017

Argument 1
Das Naturschutzrecht wird im vorliegenden Planungsabschnitt lediglich in zwei seiner Instrumente betroffen und insofern im Rahmen der Planfeststellung abzuarbeiten sein, hierbei handelt es sich um den gesetzlichen Artenschutz und die Eingriffsregelung. Landschaftsplansatzungen oder Verordnungen, Natura-2000-Gebiete sowie gesetzlich geschützte Biotope sind in diesem Abschnitt nicht betroffen.
In der Konsequenz müssen die Planfeststellungsunterlagen die Vermeidung von Kollisionen mit dem Artenschutzrecht gem. § 44 BNatSchG und die Eingriffskompensation gem. § 13 ff. BNatSchG nachweisen. Dazu sind die Antragsunterlagen aber nur eingeschränkt geeignet. Insofern werden vorsorglich Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen, sofern es nicht gelingt, die offenen Fragen im Laufe des Verfahrens zu klären oder der Antrag entsprechend ergänzt wird.

Im Einzelnen bestehen Bedenken gegen folgende Darlegungen:

1) Es bestehen Bedenken gegen die vergleichende Gegenüberstellung beim Schutzgut Biotope/Pflanzen (Tab 8-1, S. 131 ff.) Die Herleitung der für die verschiedenen landschaftspflegerischen Maßnahmen angesetzten Wertpunkte ist nicht nachvollziehbar. Es sind weder der Ausgangswert der aufzuwertenden Fläche noch der Zielwert eindeutig ablesbar, mithin ist auch nicht überprüfbar, ob die in Ansatz gebrachten Wertpunkte der einzelnen Maßnahme (die sich aus der Differenz zwischen Ausgangswert und Zielwert ergibt) korrekt sind. Die behauptete ausgeglichene Gesamtkompensation kann daher nicht überprüft werden und wird hiermit vorsorglich angezweifelt.

Gegenäußerung zu Argument 1

1. Die Bedenken des Dez. 51 zur Herleitung der Wertpunkte für die verschiedenen landschaftspflegerischen Maßnahmen wurden zur Kenntnis genommen. Die vergleichende Gegenüberstellung für Biotoptypen wird daher ergänzt um die Spalte „Gesamtwert Maßnahme (Ausgangswert Maßnahmenfläche)“, aus der die für die Maßnahme angesetzten Wertpunkte sowie die Wertpunkte des Ausgangsbiotops hervorgehen (siehe Anhang Tabelle 2). Darüber hinaus werden im LBP in der vergleichenden Gegenüberstellung zum Schutzgut Biotope (siehe Anhang Tabelle 2) bei den Maßnahmen die Zielbiotope mit den jeweiligen Flächenanteilen dargelegt, um die Ermittlung der Wertepunkte nachvollziehbar zu machen. Die dieser Erwiderung angehängte Tabelle 1 stellt die Ableitung der Prognosewerte für jede Maßnahme detailliert dar.

Im Rahmen der Überarbeitung der vergleichenden Gegenüberstellung ist aufgefallen, dass die Maßnahme A 6 sowohl in Bezug auf die Flächengröße als auch in Bezug auf das Aufwertungspotenzial falsch bilanziert wurde und dementsprechend nicht korrekt in die E-A-Bilanz eingegangen ist. Die Zahlen wurden in der E-A-Bilanz korrigiert. Darüber hinaus wurden nach Eingang der Stellungnahmen zum PFA 1.3 die Maßnahmen A 1CEF und A 2CEF in Lage (A 1CEF) und Flächengröße (beide Maßnahmen) angepasst (siehe Erläuterungen unten und Anlage Maßnahmenübersichtsplan). Auch diese Änderung ist in die aktuelle vergleichende Gegenüberstellung eingeflossen. Der Wertpunkteüberschuss beträgt danach, unter Ausschluss der Maßnahme A 3CEF (s.u.), 9.720 WP und nicht, wie im LBP dargelegt, 2.328 WP. Der Eingriff ist vollständig kompensiert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren

eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 2

2) Hinsichtlich der Wertigkeit der Flächen wird auf S. 88 erläutert, dass die Prognosewerte der CEF-Maßnahmen aufgrund des besonderen faunistischen Wertes um einen Wertpunkt erhöht wurden. Dies wird von hier bestritten. Die vorgesehenen Maßnahmen sollen zwar zugleich die notwendigen, artenschutzrechtlichen faunistischen Funktionen und die Funktionen im Hinblick auf die Eingriffsregelung erfüllen, aber diese kumulierenden Lösungen sind lt. W Artenschutz Nr. 2.2.3 ohnehin anzustreben (Prinzip der Multifunktionalität). Die notwendigen CEF-Maßnahmen A 1 bis A 3 zeichnen sich hier auch nicht durch eine vom Regelfall abweichende besondere Wertigkeit im Hinblick auf die Beurteilung im Rahmen der Eingriffsregelung aus. Insbesondere die Maßnahme A 7 (CEF) führt zumindest auf Teilflächen sicherlich überhaupt nicht zu einer Aufwertung im Sinne der Eingriffsregelung und der dort anzuwendenden Biotopwertverfahren. Der vorhandene Gehölzstreifen übernimmt in der ansonsten eher ausgeräumten und wenig strukturierten Landschaft bereits aktuell eine Funktion als Leitlinie, Vernetzungselement und auch als Brutbiotop für Hecken- und Gebüschbrüter. Lediglich die geringwertigen, aber eher kleinen Teilflächen die mit Fichten oder Japanknöterich bestanden sind, würden durch die Maßnahme überhaupt aufgewertet. Insofern bestehen Bedenken gegen die Erhöhung des Prognosewertes.

Gegenäußerung zu Argument 2

2. Das Prinzip der Multifunktionalität von Maßnahmen wurde grundsätzlich bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Kompensation im Rahmen des vorliegenden LBP‘s verfolgt

(vgl. Unterlage 14.1 LBP, Kap. 7.1 Seite 87). Demnach können Maßnahmen, die primär aus den Beeinträchtigungen faunistischer Lebensräume abgeleitet sind, auch Beeinträchtigungen von Biotopen oder des Bodens kompensieren. Dies führt insgesamt zu einem flächenschonenden Umgang mit landwirtschaftlichen Nutzflächen (s. LBP Kap. 7.1 S. 87).

Die Darlegung im LBP, dass artenschutzrechtliche Maßnahmen pauschal um 1 WP aufgewertet wurden, ist nicht korrekt und wird im LBP korrigiert. Grundlage für die Festsetzung der Prognose der Wertigkeit der Maßnahmenflächen war vielmehr die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ des LANUV (2008), die auch als Erfassungs- und Bewertungsgrundlage für die Kartierung der Biotoptypen herangezogen wurde. Aus der Kartieranleitung lassen sich folgende Prognosewerte für die CEF-Maßnahmenflächen ableiten, die im vorliegenden LBP entsprechend angesetzt wurden:

Maßnahme A 1CEF:

Zielbiotop auf der Ackerfläche ist eine Ruderalflur mit einen Anteil an Störzeigern > 25 %; dies entspricht gem. Numerischer Bewertung, S. 19, einem Biotopwert von 6 WP (K,neo1). Die außerhalb der Ackerfläche liegende bestehende Vernetzungsstruktur (vorhandene Ruderalflur), die durch einen im Randbereich eines Gehölzes vorzusehenden Gehölzrückschnitt optimiert wird, geht flächenmäßig in die vergleichende Gegenüberstellung mit ein, schlägt sich aber punktemäßig in dieser nicht nieder, da die Vernetzungsflächen aus Biotoptypensicht von der Wertigkeit nicht verändert werden.

Maßnahme A 2CEF:

Zielbiotop ist ein Artenschutzacker Fauna, extensiv, Strukturtyp a) Anlage von mind. 3 m breiten Brache- oder Getreidestreifen (auch zum Schutz von Gelegen geeignet), dies entspricht gem. numerischer Bewertung, S. 26, Tab. 3, 5 WP.

Maßnahme A 3CEF:

Die Maßnahme A 3CEF entfällt (s.u.).

Maßnahme A 7CEF:

Hier ergeben sich die Prognosewertigkeiten bei den Gehölzen durch die Verringerung des Anteils an lebensraumuntypischen Gehölzen, aus denen sich auch ein anderer Biotoptypencode ergibt (vgl. Numerische Bewertung S. 15 und S.16), aus der Entwicklung von Ruderalfluren im Bereich des derzeitigen Fichtenriegels, der Optimierung vorhandener

Ruderalstrukturen (Zielbiotop K,neo1 mit 6 WP) und der Beseitigung von Neophyten (Japanischer Staudenknöterich).

Aus gutachterlicher Sicht ist dabei auch die Maßnahme A 7CEF mit den angesetzten Wertpunkten in die Bilanz einzustellen, da sie durch die Optimierung der Teilflächen und der dauerhaften Pflegemaßnahmen zu einer Aufwertung der Gesamtfläche aus Biotoptypen- und faunistischer Sicht führt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 3

3) Die Maßnahme A 3 (CEF) soll nur vorübergehend während der Bauzeit realisiert werden und damit für den Kiebitz geeignete Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang bieten die durch Störungen verloren gehen. Dennoch wird diese Maßnahme auch für teilweise dauerhafte, anlagebedingte Eingriffe in Anrechnung gebracht, möglicherweise sogar mit dem bereits unter 2) kritisierten erhöhten Wert (was im Übrigen wegen der Kritik unter 1) nicht erkennbar ist). Ich gehe daher davon aus, dass die Bilanzierung von Eingriff und Kompensation in Tab. 8-1 negativ abschließt und ein Defizit verbleibt.

Gegenäußerung zu Argument 3

3. Die Maßnahme A 3_{CEF} ist eine artenschutzrechtliche Maßnahme, die aus der Betroffenheit

des Kiebitzes (Störung der Art durch Baulärm während der Bauphase) heraus entwickelt wurde. Der im LBP und Artenschutzbeitrag dargelegte Kiebitz-Konflikt, für den die Maßnahme entwickelt wurde, muss in den Unterlagen allerdings korrigiert werden. Die parallel zur Erstellung des LBP und des Artenschutzbeitrages überarbeitete UVS stellt das bisher irrtümlicherweise textlich erwähnte Vorkommen des Kiebitzes im Eingriffsraum nicht mehr dar. Der Konflikt entfällt somit und die Maßnahme wird nicht mehr benötigt. Sie wird aus den Unterlagen herausgenommen. Die Maßnahme A 3_{CEF}, die als temporäre Maßnahme geplant war, hätte aufgrund ihrer zeitlichen Befristung nicht in die vergleichenden Gegenüberstellungen eingestellt werden dürfen. Um ein Defizit bzgl. der zu kompensierenden Wertepunkte nach Herausnahme der Maßnahme A 3_{CEF} aus den Unterlagen zu vermeiden, wurden die Maßnahmen A 1_{CEF} sowie A 2_{CEF} vom Flächenumfang soweit angepasst (vgl. Anlage Maßnahmenübersichtsplan), dass die Wertepunktebilanz in sich wieder ausgeglichen ist.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten. Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 4

Fazit: Die Darlegungen zur Eingriffsregelung sind zu überarbeiten, in der Folge werden weitere Kompensationsflächen nachzuweisen sein. Die abschließende Stellungnahme und Formulierung von Nebenbestimmungen kann erst nach Prüfung der geänderten Unterlagen erfolgen.

Gegenäußerung zu Argument 4
Die Unterlagen wurden in Abstimmung mit den Behörden überarbeitet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 5
Artenschutz

In den Artenschutzprotokollen der Arten Kiebitz, Rebhuhn und Feldlerche werden Risikomanagementmaßnahmen in Aussicht gestellt, sollte das Monitoring zeigen, dass die beschriebenen Artenschutzmaßnahmen nicht den gewünschten Erfolg zeigen. Ein Monitoring kann nach verschiedenen Urteilen des BVerwG dazu dienen, Unsicherheiten, die auch nach einer fachgerecht vorgenommenen Risikobewertung noch bestehen, auszuräumen (vgl. zuletzt Urteil zur Ortsumgehung Freiberg). Allerdings müssen die konkreten Maßnahmen des Risikomanagements dann auch benannt werden (z. B. Anlage weiterer Blühstreifen usw.). Auch die Aussagen zum Monitoring müssen hinreichend konkret sein. Das ist aber nicht der Fall.

So wird beispielsweise für Feldlerche und Rebhuhn ein Monitoring auf der Maßnahmefläche (hier der Blühstreifen A 2) vorgesehen. Es soll die Siedlungsdichte ermittelt werden. Der Blühstreifen ist 0,29 ha groß. Soll nur dort kartiert werden? Welche Siedlungsdichte muss

dort erreicht werden? Fachlich erscheint diese Ausgestaltung des Monitorings nicht sinnvoll, da nicht aussagekräftig. Dies gilt in ähnlicher Weise für die Aussagen zum Monitoring der anderen Arten.

Gegenäußerung zu Argument 5

Vorgaben zum Risikomanagement zu den Arten Rebhuhn und Feldlerche (der Kiebitz fällt als betroffene Art heraus; s.o.) werden in den entsprechenden Maßnahmenblättern des LBP gemacht, auf die im Artenschutzbeitrag in den jeweiligen Artblättern verwiesen wird. So wird bspw. bei der Feldlerche als Korrektur- und Vorsorgemaßnahme (Risikomanagement) eine weitere Optimierung der Maßnahmenflächen durch z.B. ein geändertes Pflegekonzept vorgeschlagen oder auch das Vorsehen von weiteren Maßnahmen. Die Angaben zu möglichen Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen werden in den relevanten Maßnahmenblättern weiter konkretisiert und die letztendliche Entscheidung, welche Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen bei einem möglichen Nachweis der Unwirksamkeit der vorgesehenen Maßnahme zu treffen sind, wird gemäß Maßnahmenblätter zusammen mit der ULB getroffen werden. Die OLB kann selbstverständlich in die Abstimmung einbezogen werden.

Die o.g. Maßnahmenblätter enthalten darüber hinaus Aussagen zu den Zeiträumen, in denen ein Monitoring erfolgen soll.

Aufgrund der Kleinflächigkeit ist ein Betrachten lediglich der konkreten CEF-Maßnahmenflächen, wie in der Stellungnahme angesprochen, nicht sinnvoll und vom Gutachter auch nicht so gemeint. In das Monitoring einbezogen werden die an die Maßnahmen angrenzenden Flächen bzw. die Wirksamkeit der Maßnahmen wird über eine Revierkartierung der relevanten Arten ermittelt. Vom Eingriff betroffen ist darüber hinaus lediglich je ein Feldlerchen- und Rebhuhnrevier.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über

den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 6
Das Konzept zur Umsiedlung und zum Schutz der Zauneidechsen ist unvollständig und schwer nachvollziehbar, da nicht zusammenhängend dargestellt.

Gegenäußerung zu Argument 6
Zum Konzept der Umsiedlung der Zauneidechsen finden sich an verschiedenen Stellen im LBP und im Artenblatt des Artenschutzbeitrages Angaben (vgl. Unterlage 14.1, Kap. 7.1, S. 87, 88; Kap. 7.4, Maßnahmenblätter V 5_{CEF}, V 8_{CEF}, A 1_{CEF}, A 7_{CEF} sowie A 4 in Zusammenhang mit A 8; vgl. Unterlage 14.6 Kap. 6.1.2.2). Die abschließenden Ausführungen zur Umsiedlung der Zauneidechsen können erst im Rahmen der Ausführungsplanung dargelegt werden. Folgende Erläuterungen können an dieser Stelle mit Bezug zur Stellungnahme gemacht werden:

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf die Ausführungen zu den nachfolgend aufgeführten Fragen des Dezernats.

Argument 7
Es fehlen u. a. genaue Angaben zu Tageszeit und Häufigkeit des geplanten Abfangens.

Gegenäußerung zu Argument 7
Die Umsiedlung ist im Aktivitätszeitraum der Tiere durchzuführen mit Schwerpunkt im Frühjahr in der Paarungsphase, da zu dieser Zeit noch keine Jungtiere vorhanden sind, die ansonsten ebenfalls umzusiedeln wären. Die Umsiedlung selber dauert mindestens 2 Jahre und es sind mindestens 10 Termine / Jahr mit jeweils mindestens 2 Stunden Fangdauer

vorzusehen. Die Häufigkeit des Abfangens ist letztendlich abhängig vom jeweiligen Erfolg der Fangtermine und wird vor Ort mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 8
Welche Bauzeitenfenster müssen eingehalten werden?

Gegenäußerung zu Argument 8
Da die Umsiedlung der Zauneidechsen sowie das Schaffen von Ersatzlebensräumen für die umgesiedelten Tiere vor Beginn der Baumaßnahmen erfolgen und die Baustelle während der Bauphase mit reptiliensicheren Schutzzäunen abgegrenzt wird, um ein Einwandern der Tiere in die Baustelle zu verhindern, sind keine weiteren Bauzeitenfenster zu berücksichtigen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es

keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 9
Wie groß sind die Teil- Populationen und wie viele Tiere (anteilig?) sollen wo mindestens gefangen werden?

Gegenäußerung zu Argument 9
Als Ergebnis der Kartierungen ist festzustellen, dass auf Probefläche Nr. R17 keine Tiere gefunden wurden, während Probefläche Nr. R18 einen Bestand von 2-5 Individuen und Probefläche R19 einen Bestand von 6-10 Individuen aufwiesen. Dies ist im LBP und im Artenschutzbeitrag entsprechend dargelegt (Unterlage 14.1, Kap. 4.2.3.4, S. 32, Tab. 4-6, Unterlage 14.6, Kap. 6.1.2.2, S. 33). Die Bahnlinie selbst hat die Funktion eines Wanderkorridors / Ausbreitungskorridors.
Durch Fang und Umsiedlung von Zauneidechsen (V 5_{CEF}) aus den Probeflächen Nr. 18 und 19 in Ersatzlebensräume (A 1_{CEF}, A 7_{CEF}) werden die im Zusammenhang mit der Zerstörung oder Schädigung der Lebensstätten der Zauneidechse verbundenen Tötungen oder Verletzungen von Individuen deutlich minimiert. Es ist in jedem Fall mindestens die Anzahl der Tiere im Bereich der Probeflächen abzufangen, die hier erfasst wurden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf

die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 10
Wurden die Zauneidechsen entlang der gesamten Trasse erfasst?

Gegenäußerung zu Argument 10
Die Erfassung der Reptilien, insbesondere der Zauneidechse, erfolgte auf allen geeigneten Habitaten in den Ausbaubereichen des Vorhabens. Im PFA 1.3 sind dies drei Probeflächen (Unterlage 15.1, S. 46 ff, Unterlage 14.1, S. 30 ff), die mit der Probefläche Nr. R19 (Ostufer Baggersee Widdauen) eine großflächige halbruderale Gras- und Staudenflur zwischen Baggersee und Bahngleisen mit mosaikartigen Gebüschsäumen darstellen, die als Lebensraum für Zauneidechsen mit den nach Westen ausgerichteten Böschungen sehr gut geeignet ist, die mit der Probefläche Nr. R18 (Gleisanschluss Langenfeld/angrenzend Schrottplatz) einen schmalen Saum aus trockener, halbruderaler Gras- und Staudenflur im Bereich extensiv genutzter Gleisanlagen und mit der Probefläche Nr. R17 (Umspannwerk/Bhf. Langenfeld) eine mit jungen Gehölzen bepflanzte, trockene, halbruderale Gras- und Staudenflur umfassen. Auch bei Kartierungen anderer Tiergruppen wurde auf Reptilien geachtet. Dabei wurde in potenziell geeigneten Biotopen gezielt nachgesucht und geeignete Verstecke wurden kontrolliert. Darüber hinaus wurden z.T. auf den Probeflächen künstliche Verstecke (Dachpappen, Reptilienbleche) ausgebracht (vgl. Unterlage 15.1, S. 47). Aus gutachterlicher Sicht sind somit sowohl der Untersuchungsumfang als auch die gewählten Probeflächen ausreichend, um insbes. Zauneidechsen im Vorhabenbereich zu erfassen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 11
Ist sichergestellt, dass auf den Ersatzflächen eine ausreichende Futtergrundlage (genauere Beschreibung der Saatgutmischung) besteht?

Gegenäußerung zu Argument 11
Wie im Maßnahmenblatt zu Maßnahme A 1_{CEF} dargelegt, ist die Maßnahmenfläche mit einer geeigneten Saatgutmischung typischer Arten der regionalen Zusammensetzung anzusäen. Als geeignet wird die Saatgutmischung angesehen, wenn sie blütenreich ist (vgl. LBP, Maßnahmenblatt zu Maßnahme A 1_{CEF}), so dass genügend Nahrungsgrundlage für Insekten vorhanden ist, welche wiederum die Nahrungsgrundlage für die Zauneidechsen darstellen. Die letztendliche Auswahl wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 12
Wie genau soll der Ersatzlebensraum ausgestattet werden (Anteil Krautschicht, Strauchschicht, Baumschicht, vegetationsfreie Stellen, sonnenexponierte Böschungen usw.).

Gegenäußerung zu Argument 12

Art und Menge der zusätzlich einzubringenden Strukturelemente wie Steinschüttungen und Sandablagerungen werden im Maßnahmenblatt zu Maßnahme A 1_{CEF} beschrieben. Auch im Maßnahmenblatt zu Maßnahme A 7_{CEF} wird beschrieben, wie der Zauneidechsenlebensraum optimiert werden soll. Die genaue Ausführung der Maßnahme wird im Rahmen der Ausführungsplanung zusammen mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten. Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 13

Die umgesiedelten Tiere dürfen im neuen Lebensraum nicht einem erhöhten Tötungsrisiko unterliegen (vgl. auch hierzu das BVerwG-Urteil zur Ortsumgehung Freiberg vom 14.07.2011).

Gegenäußerung zu Argument 13

Da die neuen Lebensräume der umgesiedelten Zauneidechsen in einem Bereich vorgesehen sind, der keine besonderen Lebensgefahren für die Tiere darstellt (keine stark befahrenen Straßen usw. im Umfeld), unterliegen die Tiere keinem erhöhten Tötungsrisiko.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren

eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 14
Der Ersatzlebensraum sollte mindestens die gleiche Flächengröße wie der verloren gehende Lebensraum haben.

Gegenäußerung zu Argument 14
Ausschlaggebendes Kriterium für die Größe der Ersatzlebensräume war nicht der verloren gehende Lebensraum, sondern die Siedlungsdichte, die auf einer bestimmten Flächengröße möglich ist. Die Größe des Ersatzlebensraums wurde so gewählt, dass für die Anzahl der mindestens abzufangenden Tiere ausreichend Lebensraum zur Verfügung steht. Mit einem Umfang von insgesamt 1,15 ha neu geschaffenem Lebensraum wird der Ersatzlebensraum mit Bezug zu der Mindestanzahl der abzufangenden und umzusiedelnden Tiere als ausreichend erachtet (vgl. hierzu z.B. Blanke, I. 2004: Die Zauneidechse. In: Beiheft der Zeitschrift für Feldherpetologie 7; S. 111). Der tatsächliche dauerhafte Verlust von Zauneidechsenlebensraum in den relevanten Bereichen beträgt ca. 0,6 ha.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es

keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Argument 15

Außerdem fehlt bisher der räumlich-funktionale Anschluss der Flächen A 1 und A7 zu anderen Teilpopulationen, die vermutlich über den Bahndamm vernetzt sind. Zum Erhalt einer stabilen Population muss jedoch die Möglichkeit zum genetischen Austausch bestehen. Die Darstellung von Trittstein- und Saumbiotopen, die als Vernetzungskorridore den Kontakt zur Population des Bahndammes herstellen, ist zu erarbeiten (im weiteren Verlauf des ehemaligen Bahndammes?). Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag ist daher entsprechend zu ergänzen, bevor hinreichend konkrete Nebenbestimmungen für den Planfeststellungsbeschluss formuliert werden können. (Hinweis: Die Biologische Station Mittlere Wupper verfügt über umfangreiche Erfahrungen zur Umsiedlung von Zauneidechsen und kann ggfls. fachliche Unterstützung bieten.) Im Ergebnis ist eine abschließende Stellungnahme zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Es bestehen in einzelnen Punkten Bedenken die sich jedoch nicht grundsätzlich gegen das Vorhaben an sich richten und die bei Vorlage der entsprechend geänderten bzw. konkretisierten Unterlagen vermutlich ausgeräumt werden können.

Gegenäußerung zu Argument 15

Der räumlich funktionale Anschluss der Flächen A 1_{CEF} (in ihrer neuen Abgrenzung) und A 7_{CEF} zu anderen Teilpopulationen ist bei beiden Flächen gegeben (vgl. hierzu Unterlage 14.2, Blatt 1 und Anlage Maßnahmenübersichtsplan) und stellt sich wie folgt dar:

Fläche A 7_{CEF} ist über die Fortsetzung geeigneter Vernetzungsstrukturen von der nordöstlichen Ecke der Maßnahmenfläche Richtung Osten entlang der Weststraße mit der Bahnlinie verbunden. Die Vernetzungsstruktur wird zur besseren Nachvollziehbarkeit nachrichtlich im Maßnahmenübersichts- und Lageplan aufgenommen. Entlang der Bahnlinie in Richtung Norden, d.h. in Richtung des untersuchten Zauneidechsenlebensraums am Widdauensee, ist bei km 17,7 - 17,9 die Anlage einer Ruderalflur (Maßnahme A 4) im Bereich eines Baustreifens vorgesehen. Diese Ruderalflur kann die Funktion eines Trittsteinbiotops übernehmen. Grundsätzlich dient die gesamte Bahnlinie als Ausbreitungs-/ Vernetzungskorridor.

Fläche A 1_{CEF} wurde unter Berücksichtigung der Stellungnahme sowohl von der Lage als auch von der Größe her noch einmal optimiert (vgl. Anlage Maßnahmenübersichtsplan). Aufgrund der angepassten Lage ist eine verbesserte Vernetzung (Anbindung an bestehende Ruderalstrukturen im Bereich der östlich angrenzenden Gehölzfläche) der Maßnahmenfläche mit bestehenden Zauneidechsenlebensräumen im Bereich bzw. entlang des Bahnkörpers möglich. Die Vernetzung wird optimiert, indem das an die Vernetzungsstruktur nördlich angrenzende Gehölz im Randbereich bis zur Bahnlinie aufgelichtet wird, um einen ca. 5 m breiten ruderalen Streifen zwischen dem Gehölz und der südlich angrenzenden Ackerfläche als Wanderkorridor schaffen zu können. Die optimierte Vernetzungsstruktur wird als Bestandteil der Maßnahme A 1_{CEF} in die Maßnahmenpläne (Übersichtsplan und Lageplan) mit aufgenommen.
Mit der Maßnahme A 4, die auf Teilflächen entlang der Bahnlinie angelegt wird, werden darüber hinaus Trittsteinbiotope unmittelbar am Ausbreitungs-/Wanderkorridor geschaffen, die die Lebensraumbedingungen der Zauneidechsen entlang der Bahnlinie optimieren.
Die Unterlagen wurden in Abstimmung mit den Landschaftsbehörden geändert und konkretisiert, sodass der Vorhabenträger davon ausgeht, dass alle Bedenken ausgehoben sind.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 51 mit Schreiben vom 23.07.2013 auf die Gegenäußerungen der Antragstellerin zum Ursprungsverfahren eingegangen ist. Das Dezernat 51 fasst in diesem Schreiben u.a. zusammen, dass im Ergebnis festzuhalten sei, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Während des Erörterungstermins am 22.01.2014 (Seite 11 des stenografischen Protokolls) teilte das Dezernat 51 mit, dass man sich im Vorfeld über die Ausgleichsmaßnahmen, über den LBP und über Inhalte zum Artenschutz abgestimmt habe. Weiter teilte es mit, dass es keine inhaltlichen Bedenken mehr habe. Abschließend legt es im Erörterungstermin Wert darauf, dass die vom Dezernat aufgeführten Auflagen Eingang in den Beschluss finden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht weiter unten auf die Auflagen des Dezernats gesondert ein. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist an dieser Stelle daher nicht erforderlich. Auf die Entscheidungen zum Schreiben vom 23.07.2013 und auf die Entscheidungen zum 1. und 2. Deckblattverfahren wird verwiesen.

Stellungnahme vom 23.07.2013

Argument 1 zur Stellungnahme vom 23.07.2013

Die Gegenäußerung des Vorhabenträgers wurde aus naturschutzfachlicher und artenschutzfachlicher Sicht geprüft. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die wesentlichen Kritikpunkte ausgeräumt werden konnten.

Gegenäußerung zu Argument 1 - Stellungnahme vom 23.07.2013

- entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 - Stellungnahme vom 23.07.2013

Eingriffsregelung

Hierzu hat im Juli 2012 eine Abstimmung zwischen den Landschaftsbehörden, dem Planungsbüro und dem Projektträger stattgefunden. Die Maßnahmen wurden geändert und angepasst, die Bilanzierung wurde überarbeitet. Die Unterlagen sind nunmehr nachvollziehbar, sachgerecht und plausibel.

In der Gegenäußerung wird auf eine Anlage „Maßnahmenübersichtsplan“ verwiesen, diese lag jedoch nicht bei. Insofern fehlt eine verbindliche kartographische Darstellung der Kompensationsmaßnahmen, die als Ergebnis der Abstimmung geändert wurden. Die abschließende Zustimmung behalte ich mir daher vor.

Gegenäußerung zu Argument 2 - Stellungnahme vom 23.07.2013

Der Vorhabenträger hat dem Dezernat 51 das geänderte Blatt des Maßnahmenübersichtsplanes mit Schreiben vom 19.09.2013 nochmals zur weiteren Verwendung weitergeleitet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 3 - Stellungnahme vom 23.07.2013

Fazit:

Bei ordnungsgemäßer Durchführung der in den Antragsunterlagen aufgeführten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen, Begleitung der Baumaßnahmen durch eine

fachkundige landschaftspflegerische Baubegleitung und Einhaltung der beigefügten Nebenbestimmungen ist davon auszugehen, dass die durch das Vorhaben zu besorgenden bzw. tatsächlich ausgelösten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft größtmöglich reduziert bzw. wirkungsvoll kompensiert werden.
Die in den fachgutachterlichen Darlegungen der Antragsunterlagen enthaltenen Maßgaben sowie die Zusagen der Gegenäußerung sind verbindlich.
Unter Maßgabe der ebenda sowie im Folgenden aufgeführten Nebenbestimmungen stehen öffentlich-rechtliche Vorschriften des Artenschutzes dem beantragten Vorhaben nicht entgegen.

Gegenäußerung zur Argument 3 - Stellungnahme vom 23.07.2013

Es wird zur Kenntnis genommen, dass dem beantragten Vorhaben unter Berücksichtigung der aufgeführten Maßgaben nichts entgegensteht.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt hat eine Umweltfachliche Bauüberwachung, die eine landschaftspflegerische Baubegleitung beinhaltet, sowie die Einhaltung der beigefügten Nebenbestimmungen (vgl. A.4.4) angeordnet.

Argument 4 - Stellungnahme vom 23.07.2013
Ich bitte um Aufnahme folgender Nebenbestimmungen:

Gegenäußerung zu Argument 4 - Stellungnahme vom 23.07.2013
- entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 5 zur Stellungnahme vom 23.07.2013
Die Vorhabenträgerin hat eine fachlich qualifizierte landschaftspflegerische Baubegleitung einzusetzen. Durch die landschaftspflegerische Baubegleitung ist sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet v. a. die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der in den landschafts-pflegerischen Begleitplänen und im Artenschutzfachbeitrag in Text und Karten formulierten bzw.

dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden.

Seitens der landschaftspflegerischen Baubegleitung ist jeweils quartalsweise über den aktuellen Umsetzungsstand der landschaftspflegerischen Maßnahmen zu berichten. Bei Abweichungen ist die HLB unmittelbar zu unterrichten.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LPB) sowie im Artenschutzbeitrag dargestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind entsprechend einzuhalten und durchzuführen.

Die Ausführungsplanung ist mit der höheren Landschaftsbehörde (HLB) und der untere Landschaftsbehörde (ULB) abzustimmen.

Die CEF- Maßnahmen A1, A2, und A7 müssen bei Beginn der Baumaßnahme fertiggestellt und wirksam sein. Die Umsiedlung ist frühestens 1,5 Jahre nach Herstellung der Ersatzflächen zulässig.

Die Ausgleichsmaßnahmen A4, A5, A6 und A8 sind spätestens innerhalb der auf den Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode (15.11.-31.3) umzusetzen.

Die CEF- und Ausgleichsmaßnahmen sind auf Dauer und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern.

Während und nach der Umsetzung der Maßnahmen ist entsprechend der Darlegungen in den Maßnahmenblättern ein fachgutachterliches Monitoring (Feldlerche, Rebhuhn, Zauneidechse) hinsichtlich der Maßnahmenziele durchzuführen und der HLB sowie der ULB zu berichten, daraus ggfs. resultierende erforderliche Maßnahmenmodifikationen sind nach Abstimmung mit der HLB und der ULB entsprechend durchzuführen.

Für die CEF-Maßnahmen ist jährlich zum 1. November ein Bericht vorzulegen, in dem fachgutachterlich dargestellt wird:
- die im laufenden Jahr durchgeführte Pflege der Ausgleichsmaßnahmen,
- die Einhaltung der jährlich zu erbringenden Vorgaben (Pflegeschnitte, Düngeverzicht, Verzicht auf Herbizid- oder Pestizideinsatz),
- die Zielerreichung der Maßnahmen,
- ggf. Vorschläge für Modifizierung der Maßnahmen.

Die nach dem LPB sowie den Nebenbestimmungen für die Ausführungsplanung maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen.

Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit hat gemäß DIN 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 Saatgutmischungen zu verwenden.

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

Während der Baumaßnahme anfallender, nicht zum Einbau im Eingriffsbereich bestimmter Bodenaushub ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

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. Ggfs. erforderlich werdende Abweichungen von diesem Bescheid sind rechtzeitig bei der Planfeststellungsbehörde mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen. Dies gilt analog für den Fall, dass durch Nebenbestimmungen anderer Belange über den Antragsgegenstand hinausgehende Betroffenheiten von Natur und Landschaft oder Artenschutzbelangen ausgelöst werden.

Die Einschränkung der Nutzungsbefugnis des Eigentümers für die gemäß LPB erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen ist durch die Eintragung in das Grundbuch (beschränkt persönliche Dienstbarkeit) oder –wenn hierdurch eine vergleichbare Sicherung gewährleistet ist- in das Baulastenverzeichnis vor Beginn des Vorhabens nachzuweisen.

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

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

Die Umsetzungskontrolle der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der HLB zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die Landschaftspflegerische Baubegleitung zugegen ist.

Sollten im Rahmen der Bauausführung das Vorkommen weiterer planungsrelevanter Arten bekannt werden, so ist dies der HLB sowie der ULB des Kreises Mettmann umgehend schriftlich mitzuteilen. Die Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes gelten auch für später bekannt gewordene Arten entsprechend.

Gegenäußerung zu Argument 5 - Stellungnahme vom 23.07.2013
- entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflagen wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.4) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 6 - Stellungnahme vom 23.07.2013
Die Genehmigung wird erst wirksam, wenn die Verfügbarkeit der Grundstücksflächen für die notwendigen CEF-Maßnahmen nachgewiesen wurde.

Gegenäußerung zu Argument 6 - Stellungnahme vom 23.07.2013

- entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Planfeststellungsverfahren die Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter zum Gegenstand hat. Der Planfeststellungsbeschluss hat dementsprechend auch die Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter für CEF-Maßnahmen zum Gegenstand. Die Aufnahme der formulierten Auflage ist daher nicht erforderlich.

Argument 7 - Stellungnahme vom 23.07.2013
Die abschließende Zustimmung behalte ich mir vor.

Gegenäußerung zu Argument 7 - Stellungnahme vom 23.07.2013
- entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 8 - Stellungnahme vom 23.07.2013
Hinweis an den Verfahrensführer:
Zwecks Fortschreibung des Kompensationskatasters sind gem. § 6 (8) Landschaftsgesetz NW der unteren Landschaftsbehörde des Kreises Mettmann die Flächen sowie Art und Umfang der darauf durchzuführenden Kompensationsmaßnahmen und nachfolgend deren Umsetzung mitzuteilen. Es wird daher gebeten, jeweils eine Durchschrift Ihres Bescheides incl. 1 Exemplars des Landschaftspflegerischen Begleitplanes zwecks Eintrag in das Kompensationskataster an die untere Landschaftsbehörde Kreis Mettmann sowie für die spätere Umsetzungskontrolle an die höhere Landschaftsbehörde zu übersenden. Außerdem bitte ich darum, dem LANUV, Fachbereich 24 einen Kartensatz mit den Fundpunkten der planungsrelevanten Arten zuzusenden. Das LANUV führt das landesweite Naturschutz-Fachinformationssystem und ist insoweit auf aktuelle Daten zum Vorkommen geschützter Arten angewiesen.

Gegenäußerung zu Argument 8 - Stellungnahme vom 23.07.2013
Hinweis an die Verfahrensführer wird zu Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt den Hinweis an den Verfahrensführer zur Kenntnis.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 22.07.2015

Argument 1 - Stellungnahme vom 22.07.2015
Das 1. Deckblatt zum Antrag vom 28.04.2011 wurde aus naturschutz-rechtlicher Sicht geprüft. Im Ergebnis steht fest, dass diesem im Wesentlichen zugestimmt werden kann. Folgende Hinweise gilt es dennoch zu beachten:

Gegenäußerung zu Argument 1 - Stellungnahme vom 22.07.2015
- entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich

Argument 2 - Stellungnahme vom 22.07.2015
Die Gestaltungsmaßnahmen G1 und G2 werden in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung mit insgesamt 14.800 anrechenbaren Wertpunkten eingebracht. Gemäß Umweltleitfaden des EBA, Teil III, S. 52 sind in die Betrachtung des Kompensationsumfanges die Gestaltungsmaßnahmen oder Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nicht einzubeziehen. Als Ausnahme sind lediglich Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in die Landschaft zu werten, wenn im Zuge des Ausbaus eine bestehende Gestaltungsmaßnahme ausgeglichen werden muss oder wenn im Einzelfall eine tatsächliche Kompensationswirkung der Maßnahmen nachzuweisen ist. In diesem Fall sind die Maßnahmen in den Maßnahmenblättern und Karten nicht als Gestaltungsmaßnahme sondern als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme zu bezeichnen.

Gegenäußerung zu Argument 2 - Stellungnahme vom 22.07.2015
Es ist richtig, dass der EBA-Leitfaden Teil III die Vorgabe macht, dass bei der Kompensationsbetrachtung Gestaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen nicht mit einbezogen werden sollen. Dies bezieht sich jedoch auf die Kompensation von erheblichen und nachhaltigen Eingriffen (siehe EBA-Leitfaden Teil III, S. 42), d.h. bezogen auf die Biotoptypen mit mindestens mittlerer Bedeutung (mind. 3 WP). Hier ist der Maßnahmenumfang i.d.R. räumlich-funktional unter Berücksichtigung der betroffenen Strukturen (Art und Umfang) abzuleiten. Die Betroffenheit von Biotoptypen geringer Bedeutung ist nicht als erheblicher Eingriff zu bewerten und ist demnach nicht zu kompensieren.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass beim zweiten Erörterungstermin am 16.12.2015 vom Verhandlungsleiter (Seite 12 des stenografischen Protokolls) festgehalten wurde, dass das Dezernat 51 nunmehr mit dem Vorhaben einverstanden sei. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich. Darüber

hinaus verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Stellungnahme des Dezernats zum 2. Deckblatt. Hinsichtlich der Gestaltungsmaßnahmen verweist das Eisenbahn-Bundesamt darüber hinaus auf die Entscheidung zum Argument 13 der Stellungnahme des Kreises Mettmann vom 30.07.2015.

Argument 3 - Stellungnahme vom 22.07.2015
Ausgleichsflächen müssen das Potential haben, die relevanten Funktionen in der Zukunft zu übernehmen und bezüglich der wiederherzustellenden Werte und Funktionen entwicklungsfähig sein. Es kommen nur solche Flächen in Frage, in denen das Kompensationsziel nicht durch störende Einflüsse (einschließlich der Störwirkungen des Vorhabens) gefährdet wird. (S. 47 des Leitfadens)

Gegenäußerung zu Argument 3 - Stellungnahme vom 22.07.2015
Siehe Punkt 2

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass beim zweiten Erörterungstermin am 16.12.2015 vom Verhandlungsleiter (Seite 12 des stenografischen Protokolls) festgehalten wurde, dass das Dezernat 51 nunmehr mit dem Vorhaben einverstanden sei. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich. Darüber hinaus verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Stellungnahme des Dezernats zum 2. Deckblatt.

Argument 4 - Stellungnahme vom 22.07.2015
Die Gestaltungsmaßnahmen 1 und 2 sind daher gesondert von der Bilanzierung zu betrachten. Nach Abzug der zwei Beträge ist die vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Ersatz/Ausgleich dennoch ausgewogen, zusätzlicher Bedarf für Kompensationsflächen ist nicht erforderlich.

Gegenäußerung zu Argument 4 - Stellungnahme vom 22.07.2015
Siehe Punkt 2

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass beim zweiten Erörterungstermin am

16.12.2015 vom Verhandlungsleiter (Seite 12 des stenografischen Protokolls) festgehalten wurde, dass das Dezernat 51 nunmehr mit dem Vorhaben einverstanden sei. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich. Darüber hinaus verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Stellungnahme des Dezernats zum 2. Deckblatt.

Argument 5 - Stellungnahme vom 22.07.2015
Es wird darauf hingewiesen, dass die Nebenbestimmungen der Stellungnahme vom 17.07.2013 weiterhin Gültigkeit haben und Bestandteil der Planfeststellung werden sollen.

Gegenäußerung zu Argument 5 der Stellungnahme vom 22.07.2015
Siehe Punkt 2

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflagen des Dezernats 51 aus der Stellungnahme vom 17.07.2013 wurden als Nebenbestimmung (vgl. A.4.4) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

2. Deckblatt Stellungnahme vom 13.09.2017

Argument 1 - Stellungnahme vom 13.09.2017
Mit dem 2. Deckblatt zum Planfeststellungsbeschluss werden Änderungen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes vorgenommen. Es kommt zu geringfügigen Umplanungen. Das planerische Gesamtkonzept der Landschaftspflegerischen Begleitplanung stellt aber auch in dieser Form sicher, dass die durch die Änderung zu erwartenden Eingriffe qualitativ und quantitativ ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Insofern bestehen gegen die Abwandlung zunächst einmal keine grundsätzlichen Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 1 - Stellungnahme vom 13.09.2017
Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der Ausgeglichenheit des Kompensationskonzeptes grundsätzlich keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 - Stellungnahme vom 13.09.2017

Die vorgeschlagene fachlich qualifizierte ökologische Bauüberwachung ist einzusetzen. Durch die ökologische Bauüberwachung ist sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet v. a. die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der in den landschaftspflegerischen Begleitplänen und im Artenschutzfachbeitrag in Text und Karten formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden. Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind mir sowie der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Mettmann schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die Landschaftspflegerische Baubegleitung qualifizierte Person mit Name, Anschrift, Telefon mitzuteilen. Mir ist seitens der ökologischen Bauüberwachung umgehend ein Protokoll der jeweiligen Begehung zu übersenden.

Gegenäußerung zu Argument 2 - Stellungnahme vom 13.09.2017

Der Vorhabenträger legt ebenfalls einen hohen Wert auf eine fachlich qualifizierte ökologische Bauüberwachung und wird eine derartige Umsetzung veranlassen. Des Weiteren werden seitens des Vorhabenträgers dem Dezernat 51 und der Unteren Naturschutzbehörde der Bauleiter, sowie die entsprechend zu vertretende Landschaftspflegerische Baubegleitung mit Name, Anschrift und Telefon schriftlich übermittelt. Notwendige Protokolle im Zusammenhang mit Begehungen der ökologischen Bauüberwachung werden dem Dezernat 51 ebenfalls umgehend übermittelt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes wurde die Auflage als Nebenbestimmung (vgl. A.4.4) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.21.7 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 52 – Obere Bodenschutzbehörde (T 7)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 12.06.2012
-	Stellungnahme vom 29.07.2013
-	Stellungnahme vom 25.11.2013
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 03.08.2015
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Im Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben "Rhein-Ruhr-Express (RRX) Abschnitt Leverkusen-Rheindorf-Langenfeld-Berghausen sind Belange des Dezernats 52 nicht betroffen. Ansonsten der Hinweis, dass direkt an der Bahnstrecke die Abfallbehandlungs- und Lageranlage der Firma Stiefvater Entsorgungsmanagement GmbH & Co. KG liegt. Die genaue Adresse lautet: Katzenbergstraße 5, 40764 Langenfeld. Inwieweit die Anlage von dem Vorhaben betroffen ist, konnte den Planunterlagen nicht entnommen werden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass gemäß Ihrer Mitteilung die Belange des Dezernates 52 durch den RRX nicht betroffen sind. Es wurde keine Betroffenheit des Abfallbehandlungsunternehmens Firma Stiefvater Entsorgungsmanagement GmbH & Co.KG festgestellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

<u>Stellungnahme vom 29.07.2013</u>

Argument 1 - Stellungnahme vom 29.07.2013

Ich möchte meine Stellungnahme vom 12.06.2012 wie folgt ergänzen:

Bei der Firma Stiefvater Entsorgungsmanagement GmbH & Co. KG, Katzenbergstraße 5 in 40764 Langenfeld handelt es sich um eine Abfallbehandlungsanlage in der auch bis zu 49 t gefährliche Abfälle zeitweilig gelagert werden dürfen. Bisher ist die Anlage nicht als Störfallanlage eingestuft. Unter Berücksichtigung des im Oktober 2012 verabschiedeten Leitfadens KAS-25 „Einstufung von Abfällen gemäß Anhang I der Störfall-Verordnung“ der Kommission für Anlagensicherheit und der für den Standort genehmigten Abfallschlüsselnummern könnte die Anlage theoretisch unter den Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung fallen. Ob dieses zukünftig der Fall sein wird oder ob sich die

Anlagenbetreiberin genehmigungsrechtlich entsprechend beschränken wird, ist noch seitens der Bezirksregierung Düsseldorf zu klären. Sofern die Anlage im bisherigen Umfang betrieben wird, wird sie voraussichtlich nicht unter den Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung fallen. Auf § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) wird hingewiesen. Nach aktueller Rechtsprechung des EUGH (Gerichtshof der Europäischen Union) Urteil der 1. Kammer vom 15.09.2011 - C-53/10 und bezugnehmend auf die Vorgenannte Entscheidung auch des BVerwG Urteil 4 C 11.11 bzw. 4 C 12.11 vom 20.12.2012 ist der Störfallschutz des Artikels 12 der Seveso-II-Richtlinie auch in Rahmen von Genehmigungsverfahren für schutzbedürftige Vorhaben und Nutzungen unter Zugrundelegung des störfallrechtlichen Konfliktpotentials und den daraus resultierenden „angemessenen Abstand“ zu betrachten und abzuwägen, wenn der Regelungsinhalt nicht bereits in bauleitplanerischen Verfahren berücksichtigt wurde.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 29.07.2013
Der Vorhabenträger stellt fest, dass die Anlage bisher nicht als Störfallanlage eingestuft ist. Sofern eine Ausweitung des Betriebes beabsichtigt ist, wird auf die Veränderungssperre durch das aktuelle Planfeststellungsverfahren verwiesen. Ferner befindet sich die Anlage bereits im Bestand in unmittelbarer Nähe der Bahnanlagen. Dieser Verkehrsweg ist – unabhängig vom Vorhaben Rhein-Ruhr-Express – bei einer Nutzungsänderung von Seiten des Anlagenbetreibers zu berücksichtigen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich, da es sich hierbei um einen Hinweis der Bezirksregierung handelt und diese davon ausgeht, dass die genannte Störfall-Verordnung nicht einschlägig ist.

Stellungnahme vom 25.11.2013

Argument 1 – Stellungnahme vom 25.11.2013
Zwar liegt die seitens des Ingenieurbüros Prof. Dr.-Ing. Uwe Görisch GmbH erbetene Ergänzung zu einzelnen Abfallschlüsseln offenbar noch nicht vor; gleichwohl geht man seitens des Fachdezernats davon aus, dass sich die dortige Einschätzung, wonach die Anlage nicht unter den Geltungsbereich der Störfallverordnung fällt, sich mit großer Wahrscheinlichkeit nicht ändern wird. Sobald auch diese Information vorliegt, erhalten Sie weitere Nachricht.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 25.11.2013
Die Mitteilung der Bezirksregierung vom 25.11.2013 wird zur Kenntnis genommen. Demnach kann davon ausgegangen werden, dass die Anlage der Firma Stiefvater Entsorgungsmanagement GmbH & Co. KG auch zukünftig nicht unter den Geltungsbereich der Störfallverordnung fällt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich, da bis zum Erlass dieser Planentscheidung keine anderslautende Information des Fachdezernates 52 eingegangen ist.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 03.08.2015

Argument 1 – Stellungnahme vom 03.08.2015
Seit der ursprünglichen Stellungnahme von 2012 gibt es für Dezernat 52 hinsichtlich des Bodenschutzes keine geänderte Sachstand-Infos. Zuständig ist hier die Untere Bodenschutzbehörde Kreis Mettmann, welche damals umfangreiche Nebenbestimmungen. insbesondere zu Altlasten – formuliert hatte. Unter der Voraussetzung der Berücksichtigung dieser Nebenbestimmungen hatte Dezernat 52 damals keine Bedenken. Das gilt insofern auch weiterhin.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 03.08.2015
Es wird zur Kenntnis genommen, dass weiterhin keine Bedenken bestehen, solange die Nebenbestimmungen eingehalten werden. Im Vergleich zu den Ausführungen bezüglich der Nebenbestimmungen, die im Rahmen der Erstellung der Synopse formuliert wurden, gibt es seitens des Vorhabenträgers im Rahmen des ersten Deckblatts keine Ergänzungen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf die Stellungnahme des Kreises Mettmann und auf die diesbezüglich ergangenen Entscheidungen (s.u.) des Eisenbahn-Bundesamtes.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist abschließend darauf hin, dass das Dezernat 25 (Anhörungsbehörde) u.a. Formulare hinsichtlich der Teilnahme am zweiten Erörterungstermin am 16.12.2015 verschickt hat. Das Dezernat 52 kreuzte am 24.11.2015

auf diesem Formular Folgendes an: „Unsere Bedenken/Forderungen bzw. Anregungen sind mit der Gegenäußerung ausgeräumt/erledigt.“

B.4.21.8 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 53 – Immissionsschutz (T 8)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 31.05.2012
-	Stellungnahme vom 18.09.2012
-	Stellungnahme vom 21.08.2013
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 27.07.2015
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Im o.g. Planfeststellungsverfahren erfolgte von Dezernat 53 eine immissionsschutzrechtliche Prüfung im Hinblick auf die Problematik von Einhaltung von Achtungsabständen des o.g. Schienenweges an Betriebsbereiche nach der Störfall-Verordnung – 12. BImSchV -.

Gegenäußerung zu Argument 1
entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2
Das o. g. Vorhaben unterschreitet den Achtungsanstand der Firma Detlef Bingen GmbH, Kari-Benz-Str. 7, 40764 Langenfeld von Abschnitt ca. 21 +500 bis ca. 24+500. Der Achtungsabstand zum vorliegenden Betriebsbereich mit erweiterten Pflichten beträgt 1500 m (siehe auch KABAS Lageplan).

Gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) sollen im Rahmen und mit Mitteln der Bauleitplanung die Auswirkungen von schweren Unfällen in Betriebsbereichen (sog. "Dennoch-Störfälle", die sich trotz aller betriebsbezogenen Sicherheitsmaßnahmen ereignen können) im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG - Seveso-11-Richtlinie auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude so weit wie möglich vermieden werden.

Das Ziel soll erreicht werden, indem zwischen Seveso Betrieben (Betriebsbereichen nach der 12. BlmSchV) einerseits und den oben aufgeführten schutzbedürftigen Bereichen und Nutzungen andererseits ein "angemessener Abstand" eingehalten wird.

Nach dem EUGH (Gerichtshof der Europäischen Union) Urteil der 1. Kammer vom 15.09.2011 - C-53/10 ist der Störfallschutz nach § 50 BlmSchG auch in Rahmen von Baugenehmigungsverfahren für schutzbedürftige Vorhaben und Nutzungen unter Zugrundelegung des störfallrechtlichen Konfliktpotentials und den daraus resultierenden "angemessenen Abstand" zu betrachten und abzuwägen.

Zu den schutzbedürftigen Nutzungen und Vorhaben zählen Wohnhäuser / Gebäude oder Anlagen zum nicht nur dauerhaften Aufenthalt von Menschen oder sensible Einrichtungen, wie Anlagen für soziale, kirchliche, kulturelle, sportliche und gesundheitliche Zwecke sowie öffentlich genutzte Gebäude und Anlagen mit Publikumsverkehr auch Verwaltungsgebäude, wenn diese nicht nur gelegentlich Besucher empfangen- als auch wichtige Verkehrswege.

Als Hilfsmittel für die Beurteilung angemessener Abstände dient der Leitfaden "Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BlmSchG" von der Kommission für Anlagensicherheit (KAS) - www.kas-bmu.de, Leitfaden KAS 18. Diese Empfehlungen sind als Achtungsabstände zu verstehen.

Ich empfehle daher einen Sachverständigen nach § 29a BlmSchG beauftragen zu lassen, der in einem Gutachten untersucht, ob im vorliegenden Fall durch Kompensationsmaßnahmen ein angemessener Abstand als Achtungsabstand - Reduzierung des ausgewiesenen Abstandes von 1500 m in Ansatz gebracht werden kann.

Gegenäußerung zu Argument 2
Es wird auf die ergänzende Mail vom 18.09.2012 verwiesen. Demnach sind die geäußerten Bedenken nicht mehr aktuell.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 53 am 21.08.2013 eine aktualisierte Stellungnahme in der Angelegenheit abgegeben hat. Auf die Ausführungen des Eisenbahn-Bundesamtes zur Stellungnahme vom 21.08.2013 wird daher verwiesen.

Stellungnahme vom 18.09.2012

Argument 1

Nach meiner erneuten Anfrage beim Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW) habe ich heute von dort die Nachricht per Email erhalten, dass aufgrund eines Fehlers bei der Dateneingabe der betreffende Achtungsabstand 500 m (nicht 1500 m) für den Betriebsbereich der o. g. Firma beträgt. Sobald mir eine vom LANUV durchgeführte Aktualisierung von KABAS vorliegt, werde ich Ihnen eine neue Karte per Email übersenden. Insofern nehme ich meine Stellungnahme vom 30.08.2012 hiermit zurück. Der Wortlaut meiner Stellungnahme vom 13.02.2012 ist damit weiterhin gültig. Ich bitte den Fehler zu entschuldigen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Stellungnahme vom 30.08.2012 zurückgezogen wurde. Dem Vorhabenträger liegt keine Stellungnahme vom 13.02.2012 vor.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Dezernat 53 am 21.08.2013 eine aktualisierte Stellungnahme in der Angelegenheit abgegeben hat. Auf die Ausführungen des Eisenbahn-Bundesamtes zur Stellungnahme vom 21.08.2013 wird daher verwiesen.

Stellungnahme vom 21.08.2013

Argument 1 – Stellungnahme vom 21.08.2013

Im Rahmen des o. g. Verfahrens haben Sie uns beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Das o.g. Vorhaben unterschreitet gemäß den vorliegenden KABAS Informationen (Kartografische Abbildung von Betriebsbereichen und Anlagen nach Störfall-Verordnung) teilweise den Achtungsabstand eines Betriebsbereichs nach Störfall-Verordnung -12. BImSchV- (von Abschnitt ca. 22+500 bis ca. 23+500). Es handelt sich dabei um den folgenden „Störfallbetrieb“:

NAME	STRASSE	ORT	ACHTUNGSAB	ABST_STOFF	Ermittlungsart:	Bemerkung
Detlef Bingen GmbH	Karl-Benz-Str. 7	Langenfeld	500 m	T+ flüssig, fest; T, fest (ISA)	Stoffinformationen aus ISA	LANUV

Gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sollen im Rahmen und mit Mitteln der Bauleitplanung die Auswirkungen von schweren Unfällen in Betriebsbereichen (sog. „Dennoch-Störfälle“, die sich trotz aller betriebsbezogenen Sicherheitsmaßnahmen ereignen

können) im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG - Seveso– II–Richtlinie auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude so weit wie möglich vermieden werden.

Das Ziel soll erreicht werden, indem zwischen Seveso Betrieben (Betriebsbereichen nach der 12. BImSchV) einerseits und schutzbedürftigen Bereichen und Nutzungen andererseits ein „angemessener Abstand“ eingehalten wird.

Bei der Ermittlung von Achtungsabständen werden unter Zugrundelegung definierter Szenarien jedoch ohne betriebliche Detailkenntnisse die Abstandempfehlungen zwischen Betriebsbereich und schutzbedürftigen Nutzungen ermittelt. Sie basieren bei typisierender Betrachtung auf einem deterministischen Ansatz, der im Einklang mit dem in Deutschland praktizierten Störfallrecht steht und sind als Richtwerte zu verstehen.

Die Ermittlung der angemessenen Abstände erfolgt auf Basis detaillierter Betriebskenntnisse. Das von einem Betriebsbereich ausgehende stoffliche Gefahrenpotential ist dabei bekannt und beurteilbar. Die Abstandsermittlung erfolgt unter Berücksichtigung getroffener Vorkehrungen und Maßnahmen zur Verhinderung von Störfällen bzw. zur Begrenzung von Störfallfolgen.

Im vorliegenden Fall ist ein Achtungsabstand von 500 m zum Betriebsbereich der o.g. Firma ermittelt worden.

Als Hilfsmittel für die Abstandsermittlung dient der Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BImSchG“ von der Kommission für Anlagensicherheit (KAS) - www.kas-bmu.de, Leitfaden KAS 18.

Zu den schutzbedürftigen Nutzungen und Vorhaben zählen Wohnhäuser / Gebäude oder Anlagen zum nicht nur dauerhaften Aufenthalt von Menschen oder sensible Einrichtungen, wie Anlagen für soziale, kirchliche, kulturelle, sportliche und gesundheitliche Zwecke sowie öffentlich genutzte Gebäude und Anlagen mit Publikumsverkehr – auch Verwaltungsgebäude, wenn diese nicht nur gelegentlich Besucher empfangen – als auch wichtige Verkehrswege.

Nach dem EuGH (Gerichtshof der Europäischen Union) Urteil der 1. Kammer vom 15.09.2011 - C-53/10 - ist der Störfallschutz nach § 50 BImSchG auch in Rahmen von Baugenehmigungsverfahren für schutzbedürftige Vorhaben und Nutzungen unter

Zugrundelegung des störfallrechtlichen Konfliktpotentials und dem daraus resultierenden „angemessenen Abstand“ zu betrachten und abzuwägen.

Aus meiner Sicht zählt das o.g. Vorhaben zu den schutzbedürftigen Vorhaben und Nutzungen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seinem Urteil vom 20.12.2012 – BVerwG 4 C 11.11 – auf das o.g. Urteil des EuGH Bezug genommen und die behördliche Verpflichtung einer angemessenen Abwägung und gebührenden Würdigung der betreffenden „Störfall-Thematik“ bestätigt.

Wenn das zur Genehmigung gestellte schutzbedürftige Vorhaben den angemessenen Abstand nicht einhält sind nicht nur der Anstieg des Unfallrisikos oder die Verschlimmerung der Unfallfolgen, sondern auch alle anderen in jedem Einzelfall relevanten (störfall-) „spezifischen Faktoren“, die je nach den besonderen Gegebenheiten der Gebiete unterschiedlich ausfallen können, abzuschätzen. Das wird in aller Regel nicht ohne eine Heranziehung technisch-fachlichen Sachverstands möglich sein.

Aus den genannten Gründen ist hier zu empfehlen, im Rahmen einer gutachterlichen Untersuchung eines nach § 29a BImSchG bekannt gegebenen Sachverständigen prüfen zu lassen, ob der o.g. Achtungsabstand von 500 m durch Kompensationsmaßnahmen auf einen angemessenen Abstand reduziert werden kann.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 21.08.2013

Es wird Bezug auf die Ausführungen zu der Stellungnahme vom 31.05.2012 und die Korrektur vom 18.09.2012 genommen. In dem benannten Bereich sind keinerlei aus dem Vorhaben Rhein-Ruhr-Express (RRX) resultierenden Maßnahmen vorgesehen. Entsprechend gibt es keine durch das Vorhaben bedingte Unterschreitung des Achtungsabstandes. Folglich sind keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Insofern ist aus Sicht des Vorhabenträgers die Einschaltung eines Sachverständigen nicht notwendig.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass von Bahn-km 21,420 der Strecke 2650 bis Ende des PFA 1.3 keine Ausbaumaßnahmen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens vorgesehen sind.

Abschließend verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Stellungnahme des Dezernats 53 zum ersten Deckblatt. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 27.07.2015

Argument 1 – Stellungnahme vom 27.07.2015

Immissionsschutzrechtliche Belange im Zuständigkeitsbereich des Dezernats 53 werden durch das gegenständliche Planvorhaben nicht ausgelöst (keine Betroffenheit).

Zu § 50 BImSchG – Planung: Die Streckenführung dieser Teilstrecke befindet sich gemäß den vorliegenden KABAS Informationen (Kartografische Abbildung von Betriebsbereichen und Anlagen nach Störfall-Verordnung) außerhalb von Abstandsempfehlungen von Betriebsbereichen nach Störfall-Verordnung – 12. BImSchV. Belange des passiv planerischen Störfallschutzes werden somit nicht tangiert.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass durch das Vorhaben keine Immissionsschutzrechtlichen Belange aus dem Zuständigkeitsbereich des Dezernats 53 ausgelöst werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.9 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54 – Obere Wasserbehörde (T 9)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 29.05.2012
	Stellungnahme vom 25.07.2013
	Stellungnahme vom 11.12.2013
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 14.07.2015
2. Deckblatt	Stellungnahme vom 12.10.2017

Argument 1

Aus Sicht des Dezernates 54 bestehen keine grundsätzlichen Bedenken, es sind aber folgende Anmerkungen und Hinweise zu berücksichtigen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass zum o.g. Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2

Überschwemmungsgebiete/Hochwasserrisikomanagement:

Die geplante Trasse des Rhein-Ruhr-Express verläuft im Planfeststellungsabschnitt 1.3 Leverkusen-Langenfeld in keinem derzeit nach § 76 WHG in Verbindung mit § 112 LWG ordnungsbehördlich festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet, für das besondere Schutzvorschriften gelten (§ 78 WHG). Der Galkhausener Bach wurde im Rahmen der Umsetzung der Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie als Gewässer mit signifikantem Hochwasserrisiko (Risikogebiet) bewertet. Im Sinne der Flächenvorsorge werden für diese Risikogebiete bis Dezember 2013 Überschwemmungsgebiete gem. § 76 WHG festgesetzt. Die Ermittlung des Überschwemmungsgebietes ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

Aufgrund der räumlichen Nähe zum Gewässer ist es jedoch möglich, dass sich der benannte Planungsbereich zukünftig in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet befindet.

Parallel zur Festsetzung von Überschwemmungsgebieten werden für die ermittelten Risikogebiete bis Ende 2013 auch Hochwassergefahren und Hochwasserrisikokarten für verschiedene Hochwasserszenarien erstellt. Unter anderem werden hier auch Gebiete ermittelt, die bei extremen Hochwasserereignissen überflutet werden. Diese Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten haben im Gegensatz zu der ordnungsbehördlichen Festsetzung von Überschwemmungsgebieten jedoch informativen Charakter. Auf Basis der erstellten Risiko- und Gefahrenkarten werden für die ermittelten Risikogebiete bis Ende 2015 Hochwasserrisikomanagementplanungen durchgeführt (§§ 73 bis 75 WHG).

Die Ermittlung und Festsetzung der Überschwemmungsgebiete sowie die Erstellung der Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten wird sukzessive bis Ende 2013 erfolgen. Den Stand der Arbeiten sowie weitere Informationen zu den Überschwemmungsgebieten und der Umsetzung der EG-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie im Regierungsbezirk finden Sie auf der Internetseite der Bezirksregierung Düsseldorf:

http://www.brd.nrw.de/umweltschutz/hochwasserschutz/UeSG_HWRM.html

Gegenäußerung zu Argument 2

Die geplante Trasse des Rhein-Ruhr-Express verläuft im Planfeststellungsabschnitt 1.3 Leverkusen-Langenfeld in keinem derzeit nach § 76 WHG in Verbindung mit § 112 LWG ordnungsbehördlich festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet, für das besondere Schutzvorschriften gelten (§ 78 WHG). Die Hinweise auf aktuelle Erkenntnisse zum Galkhausener Bach werden im Rahmen der Umsetzung der Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 3

Trinkwasserschutz:

Die geplante Maßnahme liegt zum größten Teil im Wasserschutzgebiet Langenfeld-Monheim der Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim GmbH. Zwischen Streckenkilometer 17,9 bis 19,4 quert die Trasse die Schutzzone III B, zwischen Streckenkilometer 19,4 und Ende des PFA bei Streckenkilometer 21,7 die Schutzzone III A.

Die Wasserschutzgebietsverordnung Langenfeld-Monheim vom 26.03.2004 ist zu beachten. Gemäß Anlage A, Ziffer 8 der Wasserschutzgebietsverordnung ist das Bauen, Erweitern oder wesentliche Ändern von Bahnanlagen in den Schutzzonen 111 A und 111 B genehmigungspflichtig.

Insgesamt bestehen gegen die geplante Maßnahme aus Sicht des Trinkwasserschutzes keine grundsätzlichen Bedenken. Das Thema Trinkwasserschutz wird in dem Planfeststellungsantrag ausreichend abgehandelt. Bei antragsgemäßer Ausführung und unter Beachtung der nachfolgend aufgeführten Anforderungen, die an den Bau und den Betrieb der Bahnanlagen innerhalb des Wasserschutzgebietes zu stellen sind, ist eine Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität nicht zu erwarten.

Folgende Anforderungen sollten deshalb als Auflagen in den Planfeststellungsbescheid übernommen werden:

• Auf dem Bahnkörper anfallendes Niederschlagswasser ist grundsätzlich über belebte Bodenzone mit einer Stärke von mindestens 20 cm zu versickern.

• Die geplante Niederschlagswasserbehandlungsanlage, die aus einem mit einem Filtersubstrat gefüllten Kunststoffkanal besteht, muss über eine bauaufsichtliche Zulassung verfügen. Das Filtersubstrat ist vor Erreichen der maximalen Standzeit gem. Herstellerangaben auszutauschen.

• Zur Unkrautbekämpfung im Bereich des Bahnkörpers dürfen nur nach Pflanzenschutz-Anwendungsverordnung für den Einsatz in Wasserschutzgebieten zugelassene Pflanzenbehandlungsmittel eingesetzt werden.

• Müssen im Rahmen der Baumaßnahmen mobile Toiletten aufgestellt werden, müssen diese mit geschlossenen Behältern zur Aufnahme der Abwässer ausgerüstet sein.

• Alle im Baubereich einzusetzenden Geräte sind während des Betriebes in regelmäßigen Abständen hinsichtlich Öl- und Treibstoffverlust zu prüfen. Undichte Geräte sind unverzüglich von der Baustelle zu entfernen.

• Das Betanken von Fahrzeugen und Maschinen, sowie das Reinigen und Reparieren ist nur auf abgedichteten Flächen zulässig.

• Zum Einsatz gelangende, wassergefährdende Stoffe und Betriebsmittel (Säuren, Laugen, Farben, Schmiermittel, Treib- und Heizstoffe usw.) dürfen nur auf besonders abgedichteten Flächen oder in bauartzugelassenen Transportbehältern mit Auffangraum gelagert werden und sind unter Verschluss zu halten. Die Lagerung muss so erfolgen, dass keine Verunreinigung des Untergrundes eintreten kann.

• Es sind ständig Ölbindemittel in einer Menge bereitzuhalten, die ausreicht, auf der Baustelle vorhandene Mengen Mineralöl oder deren Produkte (i.d.R. ca. 500 l) sicher zu binden. Die Präparate müssen auch an der Wasseroberfläche wirksam sein. Geeignete Schutzfolien und Container sind auf der Baustelle vorzuhalten

• Bei den Bauarbeiten ist besonders darauf zu achten, dass die gewachsenen Deckschichten nicht mehr als unbedingt notwendig beseitigt und der Untergrund unverzüglich mindestens entsprechend der ursprünglichen Schutzfunktion wieder hergestellt wird.

• Mutterboden ist während der Arbeiten getrennt zu lagern und anschließend als Deckschicht in einer Mächtigkeit von ca. 30 cm wieder aufzubringen. Beschädigte Rasenflächen und Pflanzungen sind unverzüglich wiederherzurichten.

• Es dürfen keine Baustoffe verwendet werden, bei denen durch äußere Einwirkungen eine chemische oder bakteriologische Beeinträchtigung der Grundwasserqualität zu besorgen ist (Schalungsöle, Betonzusätze, Vergussmassen u.a.).

• Mineralische Baustoffe aus industriellen Prozessen oder aus Bautätigkeit (Recycling-Baustoffe) sowie einzubauendes Bodenmaterial muss dem Zuordnungswert Z 0 jedoch ohne die dort zulässige 10 %ige Beimischung von belastetem Material) nach den technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen"-Technische Regeln- entsprechen. Im Anwendungsbereich der Verwertererlasse (gern. Runderlass des MWEBWV und MKULNV vom 09.10.2001) sind die dort genannten Anforderungen zu beachten.

• Ist trotz aller Vorsorge eine Verunreinigung des Untergrundes eingetreten, so sind die zuständige Untere Wasserbehörde und der Wasserwerksbetreiber unverzüglich zu unterrichten.

Gegenäußerung zu Argument 3

Das Verfassen und Formulieren des Planfeststellungsbeschlusses obliegt dem EBA. Aus unserer Sicht bestehen keine Bedenken zur Aufnahme der durch das Dez. 54 vorgeschlagenen Auflagen in den Planfeststellungbeschluss

Die Forderung, dass eingesetzte Baustoffe dem Zuordnungswert Z0 nach LAGA entsprechen müssen, gehört beim Bauen in Trinkwasserschutzgebieten zum üblichen Vertragsinhalt. Unsere Ausschreibungsunterlagen fordern von den Unternehmern neben den Prüfprotokollen nach den Lieferbedingungen der Deutschen Bahn und des Straßenbaus (FGSV) auch Zertifikate über den Zuordnungswert von akkreditierten Labors. Erst nach Vorlage und Prüfung der Unbedenklichkeit erfolgt die Liefer- und Einbaugenehmigung für die Baustoffe.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die von der Oberen Wasserbehörde formulierten Auflagen wurden als Nebenbestimmungen (vgl. A.4.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss bzw. als Auflagen in die wasserrechtliche Erlaubnis (vgl. A.3.1) aufgenommen. Lediglich die Auflage hinsichtlich des Einsatzes von in Wasserschutzgebieten zugelassenen Pflanzenbehandlungsmitteln wurde nicht aufgenommen. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses keine Erlaubnis nach dem Pflanzenschutzgesetz zum Einsatz von Pflanzenschutzmitteln erteilt wird. Dementsprechend könnte die Nebenbestimmung suggerieren, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Erlaubnis erteilt wird.

Argument 4

RohrfernIeitungen:

In dem Bereich PFA 1.3 sind die Wasserstofffernleitung der Fa. ALD und die CO-Fernleitung der Fa. BMS in dinglich gesicherten Schutzstreifen verlegt. Die Wasserstofffernleitung verläuft über mehrere Kilometer unmittelbar westlich neben der aktuellen Bahntrasse, die CO-Pipeline kreuzt die Bahntrasse im nördlichen Planungsgebiet. Aufgrund der Betroffenheiten sind das D 54 Rohrfernleitungen sowie die beiden Leitungsbetreiber im weiteren Verwaltungsverfahren zu beteiligen.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Hinweise zu den Rohrfernleitungen werden zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmen im Nahbereich bzw. im unmittelbaren Bereich der Leitungen werden rechtzeitig im Rahmen der weiteren Planung mit dem Leitungsbetreiber abgestimmt. Die Leitungsbetreiber werden im Verwaltungsverfahren beteiligt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darüber hinaus darauf hin, dass das Anhörungsverfahren von der Bezirksregierung Düsseldorf gem. § 73 VwVfG durchgeführt worden ist.

Argument 5

Adressen der Betreiber:

AIR LIQUIDE Deutschland GmbH
Pipelinemanagement
Hans-Günther-Sohl-Straße 5
40235 Düsseldorf

Bayer MaterialScience AG
Kaiser-Wilhelm-AIIee 60
51373 Leverkusen

Hinweis:

Im Bauwerksverzeichnis wird unter der laufenden Nummer 741 eine Ölleitung des Eigentümers Fa. Infracor GmbH angegeben. Eine solche Fernleitung ist hier nicht bekannt.

Es ist aber nicht auszuschließen, dass hier eine Verwechselung mit der o.g. Wasserstofffernleitung der Fa. ALD vorliegt.

Gegenäußerung zu Argument 5
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Leitungsbetreiber aktualisiert und beteiligt worden sind.

Stellungnahme vom 25.07.2013
Argument 1 – Stellungnahme vom 25.07.2013
In der Stellungnahme meines Sachgebiets „Rohrfernleitungen“ vom 16. Mai 2012 wurde gefordert, die von dem Vorhaben betroffenen Rohrfernleitungsbetreiber Air Liquide Deutschland GmbH (ALD) und Bayer MaterialScience AG (BMS) zu kontaktieren und im weiteren Verfahren zu beteiligen. Die Antragstellerin DB Netz AG weist in ihrer Gegenäußerung darauf hin, dass eine Abstimmung mit den Betreibern bzgl. der Maßnahmen rechtzeitig erfolgen wird.
Die vorgelegten Antragsunterlagen sind in den folgenden Punkten unzureichend bzw. auszubessern:

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 25.07.2013
Der Vorhabenträger hat hierzu nochmals mit Schreiben vom 08.11.2013 an das Dezernat 54 – Sachgebiet Rohrfernleitungen – der Bezirksregierung Düsseldorf Stellung genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich. Auf die folgenden Ausführungen wird verwiesen.

Argument 2 – Stellungnahme vom 25.07.2013
Das Bauwerksverzeichnis und die Leitungslagepläne sind zu korrigieren. Es wird unter der lfd. Nr. 741 die Wasserstofffernleitung der Fa. ALD fälschlicherweise als eine „Ölleitung der Fa. Infracor“ ausgewiesen.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 25.07.2013

Die Korrektur der Bezeichnung des Bauwerks mit der lfd. Nr. 741 wird vorgenommen. Es handelt sich dabei um die Leitung der Air Liquide Deutschland GmbH.

Die Air Liquide Deutschland GmbH wird im Planfeststellungsverfahren von der Evonik Industries AG, ehemals Infracor GmbH vertreten. Die Vertreterin der Air Liquide Deutschland GmbH hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Stellung genommen und festgestellt, dass es sich bei der Fernleitung um eine Leitung der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH zum Transport von Wasserstoff in Form von Gas handelt. Dies wird im weiteren Verfahren berücksichtigt. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, die Abstimmung zu den im unmittelbaren Bereich der Versorgungsanlagen geplanten Maßnahmen mit der Vertreterin der Air Liquide Deutschland im Rahmen der weiteren Planung fortzusetzen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Unterlagen im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens (siehe Bauwerksverzeichnis und Leitungslagepläne) von der Antragstellerin entsprechend überarbeitet worden sind.

Argument 3 – Stellungnahme vom 25.07.2013

Die geplante Bahnstrecke kreuzt bei ca. Bahn-km 24,0 die CO-Pipeline vom Chemiepark Dormagen zum Chemiepark Uerdingen der Fa. BMS. Obwohl in diesem Bereich keine Baumaßnahmen vorgesehen sind, müssen die Antragsunterlagen für diese Kreuzung ergänzt werden.

Angesichts der Geschwindigkeitssteigerung auf 160 km/h und der Fahrzeitenerhöhung auf einen 15-Minuten-Takt, ist eine erhöhte mechanische Belastung durch die Züge auf die CO-Pipeline nicht auszuschließen. Die möglichen Auswirkungen des Bahnvorhabens auf die Rohrfernleitung sind aufgrund der Konzentrationswirkung des § 75 VwVfG mit in die Antragsunterlagen der DB Netz AG aufzunehmen und von einer Prüfstelle nach § 6 Rohrfernleitungsverordnung (RohrFLtgV) prüfen zu lassen.

Die dahingehende Überarbeitung der Antragsunterlagen ist zwingend erforderlich, da die Planfeststellung nach dem AEG die Genehmigungslage der betroffenen Rohrfernleitung ändern kann. Diese ergänzten Unterlagen und das Ergebnis der Sachverständigenprüfung sind mir als zuständige Planfeststellungsbehörde für die CO-Pipeline zur Stellungnahme vorzulegen.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 25.07.2013

Bezug nehmend auf dieses Schreiben des Vorhabenträgers vom 08.11.2013 hat das Dezernat 54 der Bezirksregierung Düsseldorf am 11.12.2013 festgestellt, dass derzeit kein weiterer Handlungsbedarf bezüglich der Belange der BMS mehr existiert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Antragstellerin dem Dezernat 54 mit Schreiben vom 08.11.2013 (das Schreiben liegt dem EBA vor) u.a. mitgeteilt hat, dass in dem Bereich, in dem die Kohlenmonoxid-Fernleitung der Bayer Material Science liege, man sich im Bereich der Baulücke befinde, in dem keine baulichen Änderungen vorgenommen würden. In Ihrem Schreiben verweist die Antragstellerin auf ein beigefügtes Schreiben der Bayer Real Estate GmbH. Das Schreiben kommt zu dem Ergebnis, dass eine statische Neuberechnung nur in den Bereichen erforderlich wäre, in dem im Rahmen des RRX direkte Baumaßnahmen (z.B. Neuverlegung der Gleise) durchgeführt würden. Das sei im Bereich der genannten Kreuzung (Hinweis EBA: Bahn-km 23,793) jedoch nicht der Fall.

Das Dezernat 54 teilt daher mit Schreiben vom 11.12.2013 der Antragstellerin (von dieser weitergeleitet an die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom gleichen Tag) mit, dass man aufgrund der Erläuterungen der Antragstellerin (Schreiben vom 08.11.2013) und der Aussage der Bayer MaterialScience AG derzeit keinen weiteren Handlungsbedarf bezgl. der Kohlenmonoxid-Fernleitung im Planfeststellungsverfahren sehe.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt daher fest, dass eine Entscheidung diesbezüglich nicht mehr erforderlich ist.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 14.07.2015

Argument 1 – Stellungnahme vom 14.07.2015

Die DB Projekt-Bau GmbH plant den Bau und Betrieb des Rhein-Ruhr-Expresses. Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 1.3 von Leverkusen-Rheindorf bis Langenfeld-Berghausen ist die Errichtung eines neuen Gleises mit entsprechenden Entwässerungsanlagen und drei Brückenerweiterungen geplant. Die Antragsunterlagen reichten aus, die Belange des Dezernats 54 –Wasserwirtschaft und anlagenbezogener Umweltschutz- zu prüfen. Berücksichtigen Sie bitte folgende Stellungnahmen der Sachgebiete (SG) aus Dezernat 54:

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 14.07.2015
entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 – Stellungnahme vom 14.07.2015
SG Rohrfernleitungen
Aus den Antragsunterlagen zum Deckblattverfahren geht hervor, dass eine Ferngasleitung DN 600 der Fa. Open Grid Europe GmbH umgelegt werden soll. Aufgrund der Umlegung entstehen 3 neue Kreuzungsstellen der Ferngasleitung mit der Wasserstoff-Rohrfernleitungsanlage der Fa. Air Liquide Deutschland GmbH. Gemäß Teil 1 Nr. 3.4 TRFL (Technische Regel für Rohrfernleitungsanlagen) sind solche Kreuzungen zulässig, wenn Vorkehrungen getroffen werden, welche eine gegenseitige Beeinträchtigung der Sicherheit ausschließen. Ob ausreichende Vorkehrungen in diesem Verfahren getroffen werden, kann meinerseits nicht beurteilt werden, da eine detaillierte Darstellung der Kreuzungsstellen mit der Wasserstoffleitung in den vorgelegten Unterlagen fehlt. Unter anderem fehlen Angaben, welchen lichten Abstand die beiden Leitungen im Kreuzungsbereich haben werden, welche Art der Verlegung (offen / geschlossen) durchgeführt werden soll und welche Sicherungsmaßnahmen Anwendung finden werden. Zudem darf der kathodische Korrosionsschutz (KKS) der Ferngasleitung den KKS der Wasserstoffleitung nicht negativ beeinträchtigen. Solange die vorgenannten Darstellungen in den Antragsunterlagen fehlen, bestehen sicherheitstechnische Bedenken gegen das Vorhaben und damit ist das Verfahren aus rohrfernleitungstechnischer Sicht nicht genehmigungsfähig.
Des Weiteren möchte ich darauf hinweisen, dass die Wasserstoff-Rohrfernleitungsanlage für den Betreiber jederzeit zugänglich bleiben muss und somit von Baustelleneinrichtungsflächen freizuhalten ist. Dies gilt auch für den geplanten Arbeitsstreifen zur Umlegung der Ferngasleitung. Während der Baumaßnahmen ist die Wasserstoffleitung ausreichend gegen Überfahren mit Baumaschinen zu sichern. Hierzu müssen frühzeitig vor der Baumaßnahme Abstimmungen mit dem Rohrfernleitungsbetreiber erfolgen.

Gegenäußerung zu Argument 2 - Stellungnahme vom 14.07.2015
Bereits bei der Suche nach einer möglichen Umverlegetrasse für die Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH (OGE) im Rahmen der Erstellung der Deckblattunterlagen haben

wir die betroffenen Medienbetreiber eingebunden. Dazu gab es im Juni 2014 unter anderem einen Abstimmungstermin mit der OGE und der Evonik, die die Air Liquide Deutschland GmbH vertritt. In diesem Termin haben wir die Anforderungen der beiden Leitungen bei einer Parallelführung besprochen. Das Ergebnis dieses Termins erhalten Sie als Protokoll mit diesem Schreiben.

Die Verlegung der Ferngasleitung der OGE erfolgt in enger Abstimmung mit den Medienträgern, nach den anerkannten Regeln der Technik und den Richtlinien der jeweiligen Medienträger. Damit wird gewährleistet, dass die Leitungsänderungsmaßnahme sämtliche sicherheitsrelevante Aspekte im Zuge der Verlegung, als auch bei dem weiteren Betrieb, erfüllt. Die weitergehende Planung erfolgt im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung, die vom Leitungsbetreiber selbst erstellt wird, und kann aus diesem Grund zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung gestellt werden.

Die Verlegung der Ferngasleitung der OGE ist eine Zusammenhangsmaßnahme zu den Maßnahmen des RRX und wird damit wie die Erweiterung der Gleisanlage vom Eisenbahn-Bundesamt mit planfestgestellt. Die Grundlage für die Planfeststellung von Eisenbahninfrastruktur ist die Lph 4. Somit wurde der Detailierungsgrad der Lph 4 auch als Grundlage für die Verlegung der Ferngasleitung angesetzt. Die detaillierte Planung findet in der Ausführungsplanung statt, die dann vom Medienbetreiber selbst erstellt wird.

Zum jetzigen Zeitpunkt können wir Ihnen folgende Aussagen zum Stand der Planung geben: Der lichte Abstand im Kreuzungsbereich ergibt sich aus den Richtlinien beider Medienträger und den anerkannten Regeln der Technik. Die Verlegung wird aus heutiger Sicht voraussichtlich in offener Bauweise erfolgen. Eine endgültige Entscheidung bedarf der Ausführungsplanung. Die Sicherungsmaßnahmen erfolgen gemäß der Richtlinien beider Medienträger und den anerkannten Regeln der Technik.

Die Leitungsverlegung erfolgt gemäß der Richtlinien beider Medienträger und den anerkannten Regeln der Technik, so dass eine Beeinträchtigung des kathodischen Korrosionsschutzes ausgeschlossen werden kann. Die Sicherungsmaßnahmen der Wasserstoffleitung während der Umverlegung der Ferngasleitung werden mit dem Medienträger abgestimmt.

Die Baustraßen und Arbeitsstreifen für die Verlegung der OGE wurden so angeordnet, dass sie außerhalb der Wasserstoffleitung liegen. Lediglich im Bereich der Baustraße zwischen km 18,6 und 18,7 sowie im Bereich der BE-Fläche zwischen km 17,3 und 17,4 tangiert die Wasserstoffleitung die BE-Fläche bzw. die Baustraße. In diesen Bereichen werden für den Auftragnehmer (AN) für die Bauausführung bestimmte Sicherheitsanweisungen in den

Ausschreibungsunterlagen aufgenommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Ferngasleitung im Rahmen des 2. Deckblattverfahrens erneut verlegt worden ist. Zum Schutz der Ferngasleitung wurde eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) aufgenommen.

Argument 3 – Stellungnahme vom 14.07.2015
SG Wasserversorgung
Die geplante Maßnahme liegt zum größten Teil im Wasserschutzgebiet Langenfeld-Monheim der Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim GmbH. Zwischen Streckenkilometer 17,9 bis 19,4 quert die Trasse die Schutzzone III B, zwischen Streckenkilometer 19,4 und Ende des PFA bei Streckenkilometer 21,7 die Schutzzone III A.

Die Wasserschutzgebietsverordnung Langenfeld-Monheim vom 26.03.2004 ist zu beachten. Gemäß Anlage A, Ziffer 8 der Wasserschutzgebietsverordnung ist das Bauen, Erweitern oder wesentliche Ändern von Bahnanlagen in den Schutzzonen III A und III B genehmigungspflichtig.

Insgesamt bestehen gegen die geplante Maßnahme aus Sicht des Trinkwasserschutzes keine grundsätzlichen Bedenken. Das Thema Trinkwasserschutz wird in dem Planfeststellungsantrag ausreichend abgehandelt. Bei antragsgemäßer Ausführung und unter Beachtung der nachfolgend aufgeführten Anforderungen, die an den Bau und den Betrieb der Bahnanlagen **innerhalb des Wasserschutzgebietes** zu stellen sind, ist eine Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität nicht zu erwarten. Folgende Anforderungen sollten deshalb als Auflagen in den Planfeststellungsbescheid übernommen werden:

Auf dem Bahnkörper anfallendes Niederschlagswasser ist grundsätzlich über belebte Bodenzone mit einer Stärke von mindestens 20 cm zu versickern.

Die geplante Niederschlagswasserbehandlungsanlage, die aus einem mit einem Filtersubstrat gefüllten Kunststoffkanal besteht, muss über eine bauaufsichtliche Zulassung verfügen. Das Filtersubstrat ist vor Erreichen der maximalen Standzeit gem. Herstellerangaben auszutauschen.

Zur Unkrautbekämpfung im Bereich des Bahnkörpers dürfen nur nach Pflanzenschutz-Anwendungsverordnung für den Einsatz in Wasserschutzgebieten zugelassene Pflanzenbehandlungsmittel eingesetzt werden.

Müssen im Rahmen der Baumaßnahmen mobile Toiletten aufgestellt werden, müssen diese mit geschlossenen Behältern zur Aufnahme der Abwässer ausgerüstet sein.

Alle im Baubereich einzusetzenden Geräte sind während des Betriebes in regelmäßigen Abständen hinsichtlich Öl- und Treibstoffverlust zu prüfen. Undichte Geräte sind unverzüglich von der Baustelle zu entfernen.

Das Betanken von Fahrzeugen und Maschinen, sowie das Reinigen und Reparieren ist nur auf abgedichteten Flächen zulässig.

Zum Einsatz gelangende, wassergefährdende Stoffe und Betriebsmittel (Säuren, Laugen, Farben, Schmiermittel, Treib- und Heizstoffe usw.) dürfen nur auf besonders abgedichteten Flächen oder in bauartzugelassenen Transportbehältern mit Auffangraum gelagert werden und sind unter Verschluss zu halten. Die Lagerung muss so erfolgen, dass keine Verunreinigung des Untergrundes eintreten kann.

Es sind ständig Ölbindemittel in einer Menge bereitzuhalten, die ausreicht, auf der Baustelle vorhandene Mengen Mineralöl oder deren Produkte (i.d.R. ca. 500 l) sicher zu binden. Die Präparate müssen auch an der Wasseroberfläche wirksam sein. Geeignete Schutzfolien und Container sind auf der Baustelle vorzuhalten

Bei den Bauarbeiten ist besonders darauf zu achten, dass die gewachsenen Deckschichten nicht mehr als unbedingt notwendig beseitigt und der Untergrund unverzüglich mindestens entsprechend der ursprünglichen Schutzfunktion wieder hergestellt wird.

Mutterboden ist während der Arbeiten getrennt zu lagern und anschließend als Deckschicht in einer Mächtigkeit von ca. 30 cm wieder aufzubringen. Beschädigte Rasenflächen und Pflanzungen sind unverzüglich wiederherzurichten.

Es dürfen keine Baustoffe verwendet werden, bei denen durch äußere Einwirkungen eine chemische oder bakteriologische Beeinträchtigung der Grundwasserqualität zu besorgen ist (Schalungsöle, Betonzusätze, Vergussmassen u.a.).

Mineralische Baustoffe aus industriellen Prozessen oder aus Bautätigkeit (Recycling-Baustoffe) sowie einzubauendes Bodenmaterial muss dem Zuordnungswert Z 0 (jedoch ohne die dort zulässige 10 %ige Beimischung von belastetem Material) nach den technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ –Technische Regeln- entsprechen. Im Anwendungsbereich der Verwertererlasse (gem. Runderlass des MWEBWV und MKULNV vom 09.10.2001) sind die dort genannten Anforderungen zu beachten.

Ist trotz aller Vorsorge eine Verunreinigung des Untergrundes eingetreten, so sind die zuständige Untere Wasserbehörde und der Wasserwerksbetreiber unverzüglich zu unterrichten.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 14.07.2015
Das Verfassen und Formulieren des Planfeststellungsbeschlusses obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Aus unserer Sicht bestehen keine Bedenken, die vorgeschlagenen Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Ausführungen sind mit den Ausführungen zum Ursprungsverfahren (Argument 3) identisch. Auf die Entscheidung zum Argument 3 des Ursprungsverfahrens wird verwiesen.

Argument 4 – Stellungnahme vom 14.07.2015
Weitere Belange des Dezernates 54 sind nicht betroffen. Der Planungsbereich liegt nicht in einem gesicherten oder festgesetzten Überschwemmungsgebiet.

Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 14.07.2015
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

2. Deckblatt Stellungnahme vom 12.10.2017
Argument 1 – Stellungnahme vom 12.10.2017
In den Unterlagen wird in Textform und in Plänen eine Verlegung der Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH im Bahnabschnitt km 16,800 bis km 17,335 auf die bahnrechte Seite dargestellt, wodurch die bisher geplante Verschwenkung und Annäherung zur parallel verlaufenden Wasserstofffernleitung der Air Liquide Deutschland GmbH (kurz: ALD) auf der bahnlinken Seite entfällt. Bisher nicht näher benannte Betroffenheiten auf die ALD-Wasserstofffernleitung werden damit ausgeschlossen.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Durch die Verlegung der Ferngasleitung auf die bahnrechte Seite wird die Situation parallel zur Wasserstofffernleitung entzerrt und damit auch die Betroffenheiten bzw. Schnittstellen reduziert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Die ALD-Wasserstofffernleitung wird im Bauwerksverzeichnis als lfd. Nr. 471 mit der Maßgabe „Sicherung der Wasserstoffleitung im Rahmen der Baumaßnahme auf der Grundlage vorhandener Verträge“ geführt. Der Verlauf der Trasse wird in Anlage 12 in den Plänen Blatt 2 von 7 und Blatt 3 von 7 dargestellt. Die Unterlagen enthalten keinerlei Hinweise zu möglichen Betroffenheiten der ALD-Wasserstofffernleitung durch die geplanten Baumaßnahmen.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Durch die Verlegung der Ferngasleitung der OGE auf die bahnrechte Seite ist die Wasserstofffernleitung nur noch für den Rückbau der vorhandenen parallel verlaufenden Ferngasleitung zu sichern.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 3 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Bereits mit Schreiben vom 16.07.2015 hatte sich die DB Netz AG geäußert: „Die Sicherungsmaßnahmen der Wasserstoffleitung während der Umverlegung der Ferngasleitung werden mit dem Medienträger abgestimmt.“ Weiterhin wird für Bereiche „BE-Fläche“ bzw. „Baustraße“, die die Wasserstoffleitung tangieren, erklärt: „In diesen Bereichen werden für den Arbeitnehmer (AN) für die Bauausführung bestimmte Sicherheitsanweisungen in den Ausschreibungsunterlagen aufgenommen.“ Eine Stellungnahme bzw. Bestätigung der ALD oder die Niederschrift (ersatzweise Auszüge) der oben angeführten Abstimmung zwischen der Antragstellerin und ALD sind in den bisher vorgelegten Unterlagen nicht enthalten.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 12.10.2017

Diese Abstimmungen zur Umverlegung der Ferngasleitung der OGE auf die bahnrechte Seite ist hiermit hinfällig, da es um die Abstimmung während der Baumaßnahmen an der Ferngasleitung der OGE auf der bahnlinken Seite ging. Der Vollständigkeit halber erhalten Sie mit dieser Synopse den letzten Schriftverkehr mit der Evonik vom 10.03.2016, in dem bereits über die Sicherung der Wasserstofffernleitung während der Bauphase gesprochen wurde.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht erforderlich. Auf die Ausführungen der Leitungsbetreiberin (ALD) und die diesbezüglich ergangene Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes (s.u.) wird verwiesen.

Argument 4 – Stellungnahme vom 12.10.2017

Nach Prüfung aller in diesem Planfeststellungsverfahren vorgelegten Antragsunterlagen sind Betroffenheiten der ALD-Wasserstofffernleitung bzw. ihres Schutzstreifens im Rahmen der Baudurchführung, etwa durch Befahren, nicht auszuschließen. In den aktuellen Unterlagen zum 2. Deckblatt werden allerdings weder mögliche Betroffenheiten der ALD-Wasserstofffernleitung dargestellt oder ausgeschlossen, noch werden Abstimmungsergebnisse zwischen Antragstellerin und ALD konkret benannt sowie ggf. notwendige Sicherungsmaßnahmen beschrieben. Die vorhandenen Aussagen sind sehr pauschal und zu unkonkret.

Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 12.10.2017

Siehe hierzu lfd. Nr. 3. Wie in dem Schriftverkehr dargelegt, haben wir zugesagt, uns mit der Evonik in Verbindung setzen sobald eine detaillierte Planung und ein zeitlicher Rahmen für die Baumaßnahmen vorliegen. Trotz der Umverlegung der OGE –Leitung auf die bahnrechte Seite, kann es beispielsweise für den Ausbau der vorhandenen Ferngasleitung der OGE zu bauzeitlichen Betroffenheiten mit der ALD-Wasserstoffleitung kommen.

Grundsätzlich sei in dem Zusammenhang jedoch darauf verwiesen, dass die Betroffenheiten durch die geänderte Planung geringer sind.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf die Nebenbestimmungen (vgl. A.4.8) die zum Schutz des Leitungsbetreibers aufgenommen worden ist.

Argument 5 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Unter diesen Voraussetzungen ist zur Sicherung der Integrität der ALD-Wasserstofffernleitung und ihres sicheren Betriebs folgende Nebenbestimmung notwendig:

Gegenäußerung zu Argument 5 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Diese Nebenbestimmungen werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 6 – Stellungnahme vom 12.10.2017
„Zwischen der Vorhabenträgerin und der Air Liquide Deutschland GmbH ist eine privatrechtliche Vereinbarung zu treffen, in der die erforderlichen technischen und betrieblichen Anforderungen zum sicheren Betrieb der ALD-Rohrfernleitungsanlage für die Bauphase sowie die spätere Betriebsphase der Bahnstrecke festgelegt werden.

Gegenäußerung zu Argument 6 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Siehe Punkt 5

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) in den vorliegenden Plangenehmigungsbescheid aufgenommen.

Argument 7 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Die Vereinbarung ist während der Bauphase an der Baustelle vorzuhalten und der Überwachungsbehörde auf Verlangen vorzuzeigen.

Gegenäußerung zu Argument 7 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Siehe Punkt 5

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 8 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Hinweis

In der Erläuterung wird auf Seite 68 von 108 zur „Wasserstoffleitung“ angegeben:

Air Liquide Deutschland GmbH, Paul-Baumann-Str. 1, 45772 Marl.

Dazu folgende Klarstellung:

Die Betreiberin (und Eigentümerin) der Wasserstofffernleitung ist die Fa. ALD:

Air Liquide Deutschland GmbH, Luise-Rainer-Straße 5, 40235 Düsseldorf.

Von ihr wurde die Fa. Evonik Technology & Infrastructure GmbH, Gebäude Elbestraße 7,

45768 Marl mit der technischen Betriebsführung und Erteilung von Auskünften gegenüber Behörden beauftragt. Eine entsprechende Vollmacht liegt hier vor.

Gegenäußerung zu Argument 8 – Stellungnahme vom 12.10.2017
Diesen Hinweis nehmen wir zur Kenntnis. Wie der lfd. Nr. 3 zu entnehmen ist, wurden die letzten Abstimmungen mit der Evonik geführt. Des Weiteren verweisen wir auf die Einwendungen der Air Liquid Deutschland GmbH und der Evonik Technology & Infrastructure GmbH (T 39), die beide in der Stellungnahme zum 1. Deckblatt keine Bedenken geäußert haben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.10 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 55 – Arbeitsschutz (T 10)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 13.04.2012

1. Deckblatt Stellungnahme vom 30.06.2015

2. Deckblatt entfällt

Argument 1
Gegen die Planfeststellung bestehen aus arbeitsschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken, wenn das Vorhaben entsprechend den Antragsunterlagen ausgeführt wird. Eine Durchschrift der Genehmigung bitte ich dem Dezernat 56 bei der Bezirksregierung Düsseldorf zuzusenden.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die Ausführung des Vorhabens erfolgt auf Grundlage der Antragsunterlagen. Dabei werden mögliche Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Antragstellerin das Bauvorhaben entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss und der damit genehmigten Antragsunterlagen umzusetzen hat.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 30.06.2015
Argument 1 – Stellungnahme vom 30.06.2015
Soweit das Vorhaben entsprechend den Antragsunterlagen errichtet und betrieben wird, bestehen aus arbeitsschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 30.06.2015
Es wird zur Kenntnis genommen, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Antragstellerin das Bauvorhaben entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss und der damit genehmigten Antragsunterlagen umzusetzen hat.

B.4.21.11 Kreisverwaltung Mettmann (T 11)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 29.05.2012
- Stellungnahme vom 15.06.2012

1. Deckblatt Stellungnahme vom 30.07.2015

2. Deckblatt entfällt

Argument 1
Aus Sicht des Umweltamtes:

1. Untere Wasserbehörde

Im Bereich des Stadtgebietes Langenfeld durchquert die geplante Eisenbahntrasse die Wasserschutzzonen II A (Hinweis EBA: gemeint ist nach Rücksprache III A) und III B der Wassergewinnung Knipprather Wald der Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim GmbH sowie der Wassergewinnung Leverkusen-Rheindorf der Energieversorgung Leverkusen GmbH.

Die jeweiligen Wasserschutzzonenverordnungen fordern u. a. eine Vorbehandlung des Niederschlagswassers der Bahntrasse. Hierzu haben im Jahr 2011 Gespräche mit dem Verbandswasserwerk, der Deutschen Bahn und der Unteren Wasserbehörde stattgefunden.

Es wurde dabei eine Einigung hinsichtlich der Regenwasserbehandlung gefunden, die nun in den aktuellen Planunterlagen niedergelegt wurde. Somit bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen das Planvorhaben, sofern folgende Auflagen beachtet werden:

1. Der Beginn und der Abschluss der Bauarbeiten sind der Unteren Wasserbehörde des Kreises Mettmann (UWB) vorher schriftlich mitzuteilen.

2. Vorkommnisse während der Bauausführung, bei denen die Gefahr besteht, dass wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser gelangen (z.B. Leckagen), sind der UWB unverzüglich anzuzeigen. Der Verursacher muss in Eigenverantwortung Sofortmaßnahmen zur Schadensbehebung oder -minimierung ergreifen.

3. Eingesetzte Materialien und Geräte sind gegen Tropfverluste oder Auslaufen von Kraftstoffen, Ölen und sonstigen wassergefährdenden Stoffen während des Betriebs, der Wartung, der Reparatur sowie der Befüllung zu sichern, damit diese Stoffe nicht in das Erdreich gelangen können.

4. Alle Baumaßnahmen sind entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen

5. Auf dem Grundstück ist die offene oder ungesicherte Lagerung von wassergefährdenden Stoffen oder von Abfällen, die mit wassergefährdenden Stoffen verunreinigt sind, nicht zulässig.

6. Fahrzeuge dürfen auf dem Grundstück nicht betankt, repariert oder gewartet werden.

7. Sämtliche Regenwasserbehandlungsanlagen sind entsprechend der Vorhaben des Herstellers zu warten und zu pflegen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen das Planvorhaben bestehen. Die angegebenen Auflagen 1 bis 7 werden beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die von der Unteren Wasserbehörde hinsichtlich der Wasserschutzzonen formulierten Schutzauflagen wurden als Nebenbestimmung (vgl. A.4.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss bzw. in die wasserrechtliche Erlaubnis (vgl. A.3.1) aufgenommen. Lediglich die Auflage hinsichtlich des Verbots von Betankung, Reparatur und Wartung auf dem Grundstück wurde nicht in Gänze übernommen. Die Auflage wurde unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde und den Ausführungen der DB hinsichtlich der Stellungnahme des Verbandswasserwerks Langenfeld-Monheim für eine schnelle Bauabwicklung so überarbeitet, dass lediglich selbstfahrende Baufahrzeuge nur außerhalb der Wasserschutzzone betankt werden dürfen und Kettenfahrzeuge und Baugeräte ohne Radantrieb nur auf abgedichteten Flächen und unter Verwendung von transportablen Auffangwannen betankt werden dürfen.

Argument 2

2. Untere Immissionsschutzbehörde

Aus Sicht des anlagenbezogenen Immissionsschutzes bestehen gegen das Planfeststellungsvorhaben keine Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 2

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus Sicht des anlagenbezogenen Immissionsschutzes gegen das Planfeststellungsvorhaben keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 3

Allgemeiner Bodenschutz

Im Zuge des Verfahrens kommt es anlagebedingt zum Verlust von Boden mit besonderer Bedeutung (gemäß Bodenfunktionskarte des Kreises Mettmann, schutzwürdiger Boden hinsichtlich der Funktionserfüllung im Wasserhaushalt und der Bodenfruchtbarkeit) und damit zum dauerhaften Verlust seiner besonderen Funktion im Umfang von 0,36 ha. Darüber hinaus werden naturnahe, nicht anthropogen überformte Böden in einer Größenordnung von 1,94 ha beansprucht, die ebenfalls als schutzwürdig einzustufen sind. Folgende Hinweise sind zu beachten:

Gegenäußerung zu Argument 3

Wie im LBP (Unterlage 14.1) auf S. 77 f dargelegt, wurde der Verlust von naturnahen, nicht anthropogen überformten Böden vollständig im LBP erfasst. Der Verlust wurde dabei bezogen auf die schutzwürdigen Böden mit 1,05 ha und bezogen auf die weiteren Böden mit 2,18 ha bilanziert (vgl. Unterlage 14.1, S. 139, Tab. 8.3). Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 4

• Für diesen Verlust der o.g. besonders schutzwürdigen und schutzwürdigen Böden sind bodenbezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die in der Stellungnahme angesprochenen bodenbezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ebenfalls der Unterlage 14.1 (LBP, S. 107, Tab. 8-2) zu entnehmen. Dabei sind die hier vorgesehenen Maßnahmen nicht nur dem Schutzgut Boden, sondern weiteren Schutzgütern zugeordnet, auf die die Maßnahmen ebenfalls positive Wirkungen ausüben („Multifunktionalität“ der Maßnahmen; vgl. hierzu auch EBA-Leitfaden, Teil III, S. 52).

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im LBP dargestellt wurden. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-

Bundesamtes ist nicht erforderlich.

Argument 5
Folgende Schutzmaßnahmen und Auflagen während der Bautätigkeit sind einzuhalten:

• Minimierung der auf die Bauzeit beschränkte Flächeninanspruchnahme auf den notwendigen Umfang

• Nutzung ökologisch unbedenklicher Flächen (Berücksichtigung schutzwürdiger Böden) als Lager- und Maschinenabstellflächen

• Verhinderung von Schadstoffeinträgen

• Oberbodensicherung: Der Oberboden darf während der Baumaßnahmen nicht mit schweren Baumaschinen befahren werden, er muss ordnungsgemäß abgeschoben und gelagert werden (Schutz vor Erosion, Schadstoffeinträgen, Verdichtung und Vernässung).

• Baubedingte Bodenverdichtungen bzw. -versiegelungen sind nach Abschluss der Baumaßnahmen fachgerecht zu beseitigen (Bodenlockerung etc.).

Gegenäußerung zu Argument 5
Außerhalb der anthropogen überformten Böden sind Flächeninanspruchnahmen zum Einen für die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen, zum Anderen für den Bau von Rettungswegen erforderlich. Die Inanspruchnahme von Flächen für Baustelleneinrichtungsflächen ist temporär und findet zu einem großen Teil auf bereits versiegelten Flächen statt. Werden bisher unversiegelte Flächen temporär in Anspruch genommen, werden diese nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert. Entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Bodens sind im LBP (Unterlage 14.1, Kap. 5 S. 66 f, Kap. 7.4 S. 91 ff) festgeschrieben. Sie umfassen die in der Stellungnahme aufgeführten Schutzmaßnahmen und Auflagen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass ausreichende Schutzmaßnahmen im LBP vorhanden sind. Auf die Aufnahme weiterer Nebenbestimmung wird daher verzichtet.

Argument 6
Altlasten

Hinweise:

Der geplante Ausbau der Bahn Strecke "Leverkusen-Rheindorf- Langenfeld-Berghausen" für den Planungsfeststellungsabschnitt 1.3 tangiert bzw. schneidet die im "Altlastenkataster" des Kreises Mettmann verzeichneten Flächen (von Süd nach Nord aufgelistet):

6662/39 La Altstandort

6662/37 La Altstandort

6562/2 La Schrottplatz Stiefvater

6563/20 La Altstandort

6563/4 La ehemalige Fa. WMF

6563/3 La Altablagerung Knipprather Straße

6465/17 La Altstandort

6465/16 La Altstandort

sowie die im informellen Altablagerungsverzeichnis des Kreises Mettmann ermittelten Altablagerungen mit folgenden Nummern (von Süd nach Nord aufgelistet):

6661_002 unsystematische Ablagerung

6662_032 Aufschüttung

6662_033 Aufschüttung

6662 019 Standort

6562 002 Standort

6662_011 Lagerplatz

6563_003 Verfüllung

6564_014 Aufschüttung

6564_015 Aufschüttung

6464_002 unsystematische Ablagerung

6465_004 Verfüllung

6465_005 unsystematische Ablagerung

Bei Bautätigkeiten in diesen Bereichen ist mit belastetem Bodenaushub zu rechnen.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine Boden- und Grundwasserverunreinigungen erfolgen. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass keine der im Untergrund lokal vorhandenen Schadstoffe mobilisiert werden. Im Vorfeld von Wasserhaltungsmaßnahmen ist in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutz- und Wasserbehörde des Kreises zu prüfen, ob mit Grundwasserbelastungen zu rechnen ist. Ggf. werden Maßnahmen zur Grundwasserreinigung vor einer Wiedereinleitung notwendig

Nebenbestimmungen:

1. Eingriffe im Bereich der im Altlastenkataster verzeichneten Altstandorte, Altablagerungen bzw. Deponien sowie der im informellen Altablagerungsverzeichnis verzeichneten Altablagerungen sind durch einen geeigneten und unabhängigen Sachverständigen verantwortlich zu begleiten. Das Konzept der baubegleitenden Überwachung (ggf. Arbeiten im kontaminierten Bereich) ist im Vorfeld der Bauausführung mit der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann (UBB) abzustimmen.

2. Sofern augenscheinlich oder geruchlich auffällige Materialien vorgefunden werden, die nicht als natürliche Locker- bzw. Festgesteine bezeichnet werden können, ist unverzüglich die UBB zu verständigen. Die entsprechenden Flächen sind von der UBB ggf. als (neu entdeckte) "altlastverdächtige Flächen" oder "Flächen mit Verdacht auf schädliche Bodenveränderungen" zu klassifizieren.

3. Die Ergebnisse der gutachterlichen Baubegleitung sowie die Ordnungsmäßigkeit von Aushub-, Entsorgungs- und Verfüllmaßnahmen sind von dem zu beauftragenden Sachverständigen in einem Abschlussbericht gegenüber der UBB verantwortlich zu dokumentieren und nachvollziehbar darzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 6
Dem Bericht zum LBP ist bereits zu entnehmen, dass der Vorhabenträger davon ausgeht, dass die im Untersuchungsgebiet des PFA 1.3 dargestellten Altlastenverdachtsflächen nicht vom Eingriff betroffen sind.

Die Nebenbestimmungen werden zur Kenntnis genommen und in die Ausschreibungsunterlagen mit integriert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflagen wurden als Nebenbestimmung (vgl. A.4.6) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 7
Aus Sicht des Kreisgesundheitsamtes:

Im Rahmen des o.g. Vorhabens wurden verschiedene Gutachten (Schallschutz, Erschütterungen) erstellt und entsprechende Angaben auch zu weiteren Emissionen / Immissionen (z.B. zu elektromagnetischen Feldern, Feinstaub usw.) in den Antragsunterlagen gemacht.

Grundlage für die o.g. Gutachten sind prognostizierte Zugzahlen (Prognose 2025) von Seiten der DB. Hier wird von Seiten des Gesundheitsamtes davon ausgegangen, dass die Prognose auch den (Güter-)Verkehr von anderen Eisenbahnunternehmen bzw. Gewerbebetrieben korrekt mit erfasst.

Als Ergebnis der Schall- und Erschütterungsgutachten ist festzuhalten, dass bereits im heutigen Zustand zum Teil erhebliche Vorbelastungen durch die Bahnstrecken in den angrenzenden Wohn- und Gewerbebereichen bestehen (teilweise auch trotz der bestehenden Schallschutzwände). Von daher sollten grundsätzlich alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die bestehenden Belastungen zu minimieren.

- Schallschutz / Erschütterungen:

Hier wurde der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 in die Bereiche der wesentlichen Änderung, des erheblichen baulichen Eingriffes (ebenfalls wesentliche Änderung) sowie der "Baulücke" (mit und ohne bauliche Maßnahmen) eingeteilt.

Für die beiden erstgenannten Bereiche wurden die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV zugrunde gelegt. Nach der Festlegung von aktiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände (SSW) sowie des besonders überwachten Gleises) ergeben sich noch an 14 Gebäuden Überschreitungen der IGW, bei denen sich dadurch ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen ergibt.

Gegenäußerung zu Argument 7
Die Ausführungen wurden zur Kenntnis genommen. Die sich aus den Schall- und Erschütterungsgutachten ergebenden Maßnahmen wurden bei der Planung berücksichtigt. Bei 14 Gebäuden gibt es Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht erforderlich. Das

Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die schalltechnische Untersuchung im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens überarbeitet worden ist. Der Kreis Mettmann hat zum ersten Deckblattverfahren ebenfalls eine Stellungnahme abgegeben. Auf die Stellungnahme des Kreises Mettmann zum ersten Deckblattverfahren (s.u.) wird verwiesen. Darüber hinaus wurde im stenografischen Protokoll des ersten Erörterungstermins (S. 13) festgehalten, dass das Kreisgesundheitsamt mit der „Widerlegung“ einverstanden sei.

Argument 8

Hier wird vom Gesundheitsamt angeregt, in allen zum Schlafen geeigneten Räumen und Kinderzimmern, für die ein nächtlicher Beurteilungspegel von über 50 dB(A) ermittelt wurde, auch schalldämmende, evtl. fensterunabhängige Lüftungsanlagen gemäß VDI 2719 vorzusehen.

Gegenäußerung zu Argument 8

Gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind zunächst die Ansprüche auf Lärmvorsorge „dem Grunde nach“ zu prüfen. Mit rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss ist im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren eine Untersuchung über die tatsächlich vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen anzustellen. In diesem Zusammenhang ist in allen zum Schlafen geeigneten Räumen und Kinderzimmern, für die ein nächtlicher Beurteilungspegel von über 49 dB(A) ermittelt wurde, der Einbau von Lüftungseinrichtungen vorzusehen. Die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) gibt in §2 - Art der Schallschutzmaßnahmen, Begriffsbestimmungen - die entsprechenden Vorgaben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt folgt den Ausführungen der Antragstellerin und verweist auf § 2 der vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV). Darüber hinaus wurde im stenografischen Protokoll des ersten Erörterungstermins (S. 13) festgehalten, dass das Kreisgesundheitsamt mit der „Widerlegung“ einverstanden sei.

Argument 9

Für den Bereich der "Baulücke" wurden nicht die IGW der 16. BlmSchV zugrunde gelegt, sondern "die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung / Lärmsanierungsgrenzwerte", die erheblich höher sind als die IGW der 16. BlmSchV (bspw. für WA-Gebiete tagsüber / nachts 70 / 60 dB(A) statt 59 I 49 dB(A)).

Das Zugrundelegen dieser Werte widerspricht der Vorgabe in dem Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 05.03.07 zu dem Scoping-Verfahren, in dem unter dem Punkt I Nr. 1 (Schutzgut Mensch) gefordert wurde, dass (auch außerhalb des unmittelbaren Vorhabens) Aussagen darüber getroffen werden sollten, ob die Grenzwerte der 16. BlmSchV überschritten werden.

Hierzu stellt sich daher die Frage, ob die Angaben zu diesem Bereich noch einmal überarbeitet werden müssten.

Bereits zum heutigen Zeitpunkt ergeben sich im Bereich der Baulücke Überschreitungen der nächtlichen Lärmsanierungswerte an einigen Gebäuden, teilweise in einem Geschoss (aufgrund der bereits vorhandenen SSW), teilweise in allen Geschossen; diese Werte erhöhen sich im Prognosefall sowohl mit als auch ohne den RRX. Als max. Werte wurden in diesen Bereichen (mit RRX) tagsüber / nachts 68 / 65 dB(A) im WA-Gebiet ermittelt. In den entsprechenden Bereichen sind gesunde Wohnverhältnisse daher nur eingeschränkt gegeben.

Vom Gesundheitsamt wird daher dringend empfohlen, auch in diesen entsprechenden Bereichen Schallschutzmaßnahmen (aktiv / passiv) zu optimieren bzw. umzusetzen. Verwiesen sei hierzu bspw. noch einmal auf die VDI 2719, nach der bei nächtlichen Beurteilungspegeln von mehr als 50 dB(A) schalldämmende Lüftungsanlagen in Schlafräumen vorzusehen sind. Berücksichtigt werden sollten hierbei alle Gebäude, bei denen nach der Prognose 2025 erhöhte nächtliche Schallpegel ermittelt wurden (nicht nur "mit RRX").

Gemäß den Angaben im Erläuterungsbericht sollen auch Arbeiten im Nachtzeitraum durchgeführt werden. Zur Minderung der Schall- und Erschütterungsbelastungen für die Anlieger sollten diese soweit wie möglich beschränkt werden.

Gegenäußerung zu Argument 9

Da im Bereich der sog. „Baulücke“ keine baulichen Maßnahmen stattfinden, die den Bedingungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) §1 entsprechen, sind hier auch nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, §2 anwendbar.

Im Rahmen des Verfahrens wurde geprüft, ob die möglichen Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung, bereits im heutigen Zustand überschritten werden und ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen dieser Schwellenwerte zu erwarten sind. Diese Vorgehensweise ist mit dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt. Für den Fall der Verschlechterung der Lärmsituation durch den Ausbau RRX PFB 1 und der gleichzeitigen Überschreitung der Schwellenwerte ist die Neutralisation der Lärmsituation sicherzustellen. Dies kann in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden geschehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Bereich der sog. „Baulücke“ die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht anwendbar sind. Hinsichtlich der Nachtarbeiten weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass solche Arbeiten bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde beantragt werden müssen und nicht im Rahmen dieser Planrechtsentscheidung erteilt werden. Darüber hinaus wurde im stenografischen Protokoll des ersten Erörterungstermins (S. 13) festgehalten, dass das Kreisgesundheitsamt mit der „Widerlegung“ einverstanden sei.

Argument 10
-Trinkwasser / Wasserversorgungsanlagen / Wasserschutzzone:

In der Stellungnahme des Gesundheitsamtes zu dem Scoping-Termin wurde auf einen privaten Trinkwasserbrunnen in der Weststraße 31 hingewiesen, bei dem überprüft werden sollte, ob sich evtl. durch die Baumaßnahmen an der Bahnstrecke Beeinträchtigungen ergeben könnten.

Angaben hierzu finden sich nicht in den Planfeststellungsunterlagen.

Auf der Seite 98 des Erläuterungsberichts ist angegeben, dass für nahe gelegene Gebäude, Bauwerke usw. Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden sollen. Aufgrund der dargelegten geologischen / hydrogeologischen Gegebenheiten sollte in Erwägung gezogen werden, ggfs. auch für diesen Brunnen ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen; hierzu wird eine Abstimmung mit dem Eigentümer / Betreiber des Brunnens empfohlen.

Falls bei der Durchführung der Baumaßnahmen Stoffe in den Untergrund gelangen, durch die eine Beeinträchtigung dieses Brunnens oder des Rohwassers für das Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim nicht ausgeschlossen werden kann, ist der Betreiber der jeweiligen Wasserversorgungsanlage und das Gesundheitsamt unverzüglich darüber zu informieren.

Gegenäußerung zu Argument 10

Der Empfehlung wird gefolgt. Für den privaten Trinkwasserbrunnen in der Weststraße 31 wird ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Hierzu wird eine Abstimmung mit dem Eigentümer / Betreiber des Brunnens zu gegebener Zeit durchgeführt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 11

Aus Sicht des Amtes für Wirtschaftsförderung und Planung:

1. Untere Landschaftsbehörde:

Es wurde der Beirat der Unteren Landschaftsbehörde beteiligt. Die Sitzung findet am 13.Juni 2012 statt. Erst im Anschluss daran wird eine Stellungnahme abgegeben.

Gegenäußerung zu Argument 11

Die Ausführungen der Unteren Landschaftsbehörde sind dem Vorhabenträger nachträglich zugegangen und werden anschließend behandelt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die Ergänzung der Stellungnahme vom 15.06.2012 (s.u.) wird verwiesen.

Argument 12

2. Planung:

Die Forderung der Städte Langenfeld und Monheim am Rhein den Haltepunkt Langenfeld Rhld. zum Haltepunkt für den RRX auszubauen wird aus Sicht des Kreises Mettmann unterstützt.

Gegenäußerung zu Argument 12

Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege

platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.

Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.

Ein Abweichen hiervon würde die Förderung des Gesamtprojektes aus dem Bedarfsplan des Bundes massiv gefährden. Daher besteht keine Möglichkeit für die Aufnahme weiterer Systemhalte in das RRX-Konzept.

Ich bitte um Unterstützung der beschriebenen Vorgehensweise, damit der RRX seine Realisierungsperspektive aus dem Bedarfsplan des Bundes nicht verliert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich.

<u>Stellungnahme vom 15.06.2012</u>
Argument 1 – Stellungnahme vom 15.06.2012
Aus Sicht des Amtes für Wirtschaftsförderung und Planung:

Untere Landschaftsbehörde:

Landschaftsplan:
Das Vorhaben liegt im Bereich der Stadt Langenfeld teilweise im Geltungsbereich des Landschaftsplanes. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete werden nicht gequert, liegen aber teilweise im Wirkungsbereich des Vorhabens (siehe Anlage, insbes. NSG Klingenberger). Für das Vorhaben ist eine Ausnahme oder eine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG nicht erforderlich.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 15.06.2012
Die Aussage, dass keine Ausnahme oder Befreiung gem. § 67 BNatSchG erforderlich ist,

wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 – Stellungnahme vom 15.06.2012
Umweltprüfung/ Eingriffsregelung:

Die Planung bedingt Eingriffe in Natur und Landschaft. Zur Abarbeitung des entstehenden Ausgleichsbedarfs wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erarbeitet.

Die darin enthaltene vergleichende Gegenüberstellung beim Schutzgut Biotope/Pflanzen (Tab 8-1, S. 131 ff.) ist nicht nachvollziehbar. Dies betrifft insbesondere die Herleitung der für die verschiedenen landschaftspflegerischen Maßnahmen angesetzten Flächengrößen ohne Wertpunkte. Hierdurch kann die Gesamtkompensation nicht abschließend überprüft werden und wird somit zunächst angezweifelt. Weiterhin ist dabei noch folgendes zu bedenken:

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 15.06.2012
Die funktionale Herleitung der Kompensationsmaßnahmen ist sowohl dem Maßnahmenkonzept (vgl. LBP Kap. 7.1) als auch der vergleichenden Gegenüberstellung (vgl. Kap. 8, Tab. 8-1) zu entnehmen. Bei der Ableitung der angesetzten Flächengrößen der Maßnahmen wurde insbesondere bei der Betroffenheit von Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung (im PFA 1.3: Konflikt B 1, Betroffenheit von hoch bedeutenden Gehölzen) angestrebt, diese durch Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren, die nach Möglichkeit den beeinträchtigten Biotoptyp wiederherstellen (gleichartige Kompensation). Dem Konflikt B 1 wurden daher die Maßnahme A 5, Anpflanzung von Gebüschen, vollumfänglich und die Maßnahme A 6 (Wiederherstellung der ursprünglichen Nutzung: hier Gehölzstrukturen) anteilig zugeordnet. Es wurde eine Kompensation im Verhältnis von mind. 1:1 angestrebt und auch umgesetzt. War bei der Maßnahmenzuordnung bei der Betroffenheit von Wert- und Funktionselementen allgemeiner Bedeutung, die das Gros der Konflikte ausmacht, eine gleichartige Kompensation nicht möglich, wurden gleichwertige Maßnahmen zugeordnet. Auch hier wurde immer ein Flächenverhältnis von mind. 1:1 angestrebt und umgesetzt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht erforderlich. Auf die Ausführungen

der Antragstellerin wird verwiesen.

Argument 3 – Stellungnahme vom 15.06.2012
Bezüglich der Anrechnung insbesondere der trassenfernen Maßnahmen A 3 und 7 gleichzeitig als CEF-Maßnahmen und als Kompensationsmaßnahmen bestehen ebenfalls Bedenken, die sich wie folgt begründen:

Die Schwarzbrache A 3, Größe 1,05 ha, kann zwar durchaus eine geeignete CEF-Maßnahme für den Kiebitz sein wobei sich der artenschutzrechtliche Erfolg dieser Fläche aufgrund der nur geringen Breite und der künftigen Umgebungsnutzung erst einmal nachweisen lassen muss- sie stellt aber sicher keine geeignete Kompensation für den entstehenden Eingriff (Verlust von Grünland, Neuversiegelung) dar, da sie weder gleichartig noch gleichwertig ist. Dies wird noch einmal dadurch verschlechtert, dass diese Maßnahme nicht dauerhaft, sondern nur für etwa 5 Jahre angelegt werden soll. Gegen die Darstellung dieser Maßnahme als Kompensationsmaßnahme werden somit Bedenken geäußert.

Auch die Maßnahme A 7 führt nicht vollständig zu einer Kompensationssteigerung. Der vorhandene Gehölzstreifen übernimmt in der ansonsten eher ausgeräumten Landschaft schon heute eine Funktion als Leitlinie und Brutbiotop für Hecken- und Gebüschbrüter. Nur die Teilflächen, die mit Fichten oder Japanknöterich bestanden sind und diese Pflanzen entfernt werden sollen, würden durch die Maßnahme überhaupt aufgewertet und somit als Kompensationsmaßnahme für Eingriffe in Natur und Landschaft akzeptiert werden können.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 15.06.2012
Grundsätzlich wurde bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Kompensation im Rahmen des vorliegenden LBP‘s das Prinzip der Multifunktionalität von Maßnahmen verfolgt (vgl. Unterlage 14.1 LBP, Kap. 7.1 Seite 87). Demnach können Maßnahmen, die primär aus den Beeinträchtigungen faunistischer Lebensräume abgeleitet sind, auch Beeinträchtigungen von Biotopen oder des Bodens kompensieren. Dies führt insgesamt zu einem flächenschonenden Umgang mit landwirtschaftlichen Nutzflächen (s. LBP Kap. 7.1 S. 87).

Im Rahmen der Überarbeitung der vergleichenden Gegenüberstellung ist aufgefallen, dass die Maßnahme A 6 sowohl in Bezug auf die Flächengröße als auch in Bezug auf das Aufwertungspotenzial falsch bilanziert wurde und dementsprechend nicht korrekt in die E-A-Bilanz eingegangen ist. Die Zahlen werden in der E-A-Bilanz korrigiert.

Die Maßnahme A 3_{CEF} ist eine artenschutzrechtliche Maßnahme, die aus der Betroffenheit des Kiebitzes (Störung der Art durch Baulärm während der Bauphase) heraus entwickelt

wurde. Der im LBP und Artenschutzbeitrag dargelegte Kiebitz-Konflikt, für den die Maßnahme entwickelt wurde, muss in den Unterlagen allerdings korrigiert werden. Die parallel zur Erstellung des LBP und des Artenschutzbeitrages überarbeitete UVS stellt das bisher irrtümlicherweise textlich erwähnte Vorkommen des Kiebitzes im Eingriffsraum nicht mehr dar. Der Konflikt entfällt somit und die Maßnahme wird nicht mehr benötigt. Sie wird aus den Unterlagen herausgenommen.

Die Maßnahme A 3_{CEF}, die als temporäre Maßnahme geplant war, hätte aufgrund ihrer zeitlichen Befristung nicht in die vergleichenden Gegenüberstellungen eingestellt werden dürfen. Um ein Defizit bzgl. der zu kompensierenden Wertepunkte nach Herausnahme der Maßnahme A 3_{CEF} aus den Unterlagen zu vermeiden, wurden die Maßnahmen A 1_{CEF} sowie A 2_{CEF} vom Flächenumfang soweit angepasst (vgl. Anlage Maßnahmenübersichtsplan), dass die Wertepunktebilanz in sich wieder ausgeglichen ist. Auch diese Änderung fließt in die aktuelle E-A-Bilanz ein. Der Wertpunkteüberschuss beträgt danach, unter Ausschluss der Maßnahme A 3_{CEF} (s.u.), 9.720 WP, und nicht, wie im LBP dargelegt, 2.328 WP. Der Eingriff ist vollständig kompensiert.

Die Kompensationssteigerung, die sich aus Maßnahme A 7_{CEF} ergibt und die dazu führt, dass sie in die vergleichende Gegenüberstellung aufgenommen wurde, ist nachfolgend dargelegt.

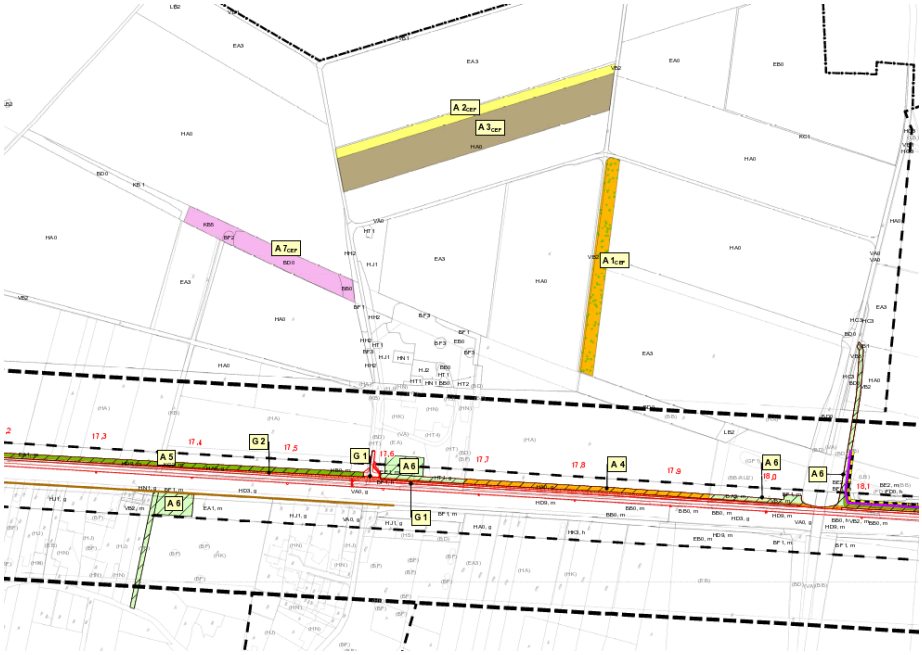
Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der LBP von der Antragstellerin überarbeitet wurde und die Maßnahme A 3_{CEF} aus dem LBP herausgenommen wurde. Der überarbeitete LBP wurde mit dem ersten Deckblattverfahren neu eingereicht und der Kreis Mettmann erneut am Verfahren beteiligt. Auf die Stellungnahme des Kreises Mettmann (s.u.) zum ersten Deckblattverfahren und die diesbezüglich ergangene Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes wird verwiesen. Auf die Maßnahme A 7_{CEF} wird unter dem Argument 5 eingegangen.

Argument 4 – Stellungnahme vom 15.06.2012

Allgemein ist zu kritisieren, dass die Prognosewerte der Maßnahmen A 1, 2, 3 und 7 „aufgrund des besonderen faunistischen Wertes um einen Wertpunkt erhöht wurden“. Es ist nicht erkennbar, worauf sich diese Erhöhung begründet.

Trassenferne Maßnahmen gem. LBP:



Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 15.06.2012

Die Darlegung im LBP, dass artenschutzrechtliche Maßnahmen pauschal um 1 WP aufgewertet wurden, ist nicht korrekt und wird im LBP korrigiert. Grundlage für die Festsetzung der Prognose der Wertigkeit der Maßnahmenflächen war vielmehr die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ des LANUV (2008), die auch als Erfassungs- und Bewertungsgrundlage für die Kartierung der Biotoptypen herangezogen wurde. Aus der Kartieranleitung lassen sich folgende Prognosewerte für die CEF-Maßnahmenflächen ableiten, die im vorliegenden LBP entsprechend angesetzt wurden:

Maßnahme A 1_{CEF}:

Zielbiotop auf der Ackerfläche ist eine Ruderalflur mit einen Anteil an Störzeigern > 25 %; dies entspricht gem. Numerischer Bewertung, S. 19, einem Biotopwert von 6 WP (K,neo1). Die außerhalb der Ackerfläche liegende bestehende Vernetzungsstruktur (vorhandene Ruderalflur), die durch einen im Randbereich eines Gehölzes vorzusehenden Gehölzrückschnitt optimiert wird, geht flächenmäßig in die vergleichende Gegenüberstellung mit ein, schlägt sich aber punktemäßig in dieser nicht nieder, da die Vernetzungsflächen aus Biotoptypensicht von der Wertigkeit nicht verändert werden.

Maßnahmen A 2_{CEF}:

Zielbiotop ist ein Artenschutzacker Fauna, extensiv, Strukturtyp a) Anlage von mind. 3 m breiten Brache- oder Getreidestreifen (auch zum Schutz von Gelegen geeignet), dies entspricht gem. Numerischer Bewertung, S. 26, Tab. 3, 5 WP.

Maßnahme A 3_{CEF}:

Die Maßnahme A 3_{CEF} entfällt (s.o.).

Maßnahme A 7_{CEF}:

Bei Maßnahme A 7_{CEF} ergeben sich die Prognosewertigkeiten bei den Gehölzen durch die Verringerung des Anteils an lebensraumuntypischen Gehölzen, aus denen sich auch ein anderer Biotoptypencode ergibt (vgl. Numerische Bewertung S. 15 und S.16), aus der Entwicklung von Ruderalfluren im Bereich des derzeitigen Fichtenriegels, der Optimierung vorhandener Ruderalstrukturen (Zielbiotop K,neo1 mit 6 WP) und der Beseitigung von Neophyten (Japanischer Staudenknöterich).

Aus gutachterlicher Sicht ist dabei auch die Maßnahme A 7_{CEF} mit den angesetzten Wert-Punkten in die Bilanz einzustellen, da sie durch die Optimierung der Teilflächen und der dauerhaften Pflegemaßnahmen zu einer Aufwertung der Gesamtfläche aus Biotoptypen- und faunistischer Sicht führt.

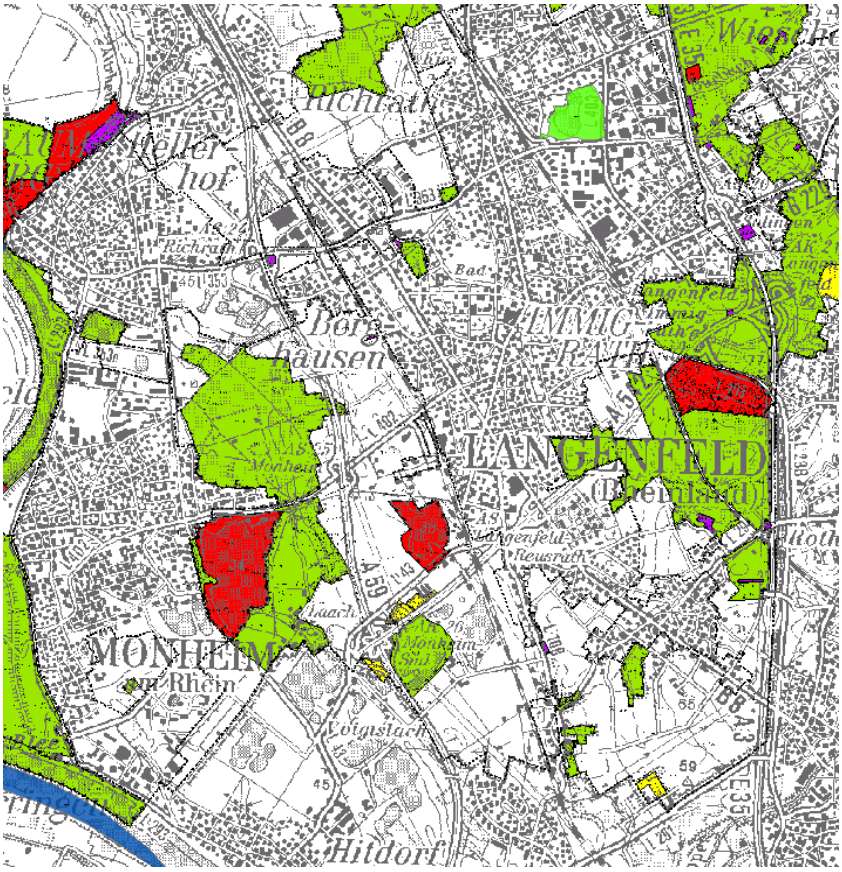
Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der LBP von der Antragstellerin überarbeitet wurde und die Maßnahme A 3_{CEF} aus dem LBP herausgenommen wurde. Die Maßnahmen A 1_{CEF}, A 2_{CEF} und A 7_{CEF} wurden darüber hinaus überarbeitet. Der überarbeitete LBP wurde mit dem ersten Deckblattverfahren neu eingereicht und der Kreis Mettmann erneut am Verfahren beteiligt. Auf die Stellungnahme des Kreises Mettmann (s.u.) zum ersten Deckblattverfahren und die diesbezüglich ergangene Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes wird verwiesen.

Argument 5 – Stellungnahme vom 15.06.2012
Artenschutz:
Die Unterlagen beinhalten eine gutachterliche Aussage, ob bzw. wo im Plangebiet Lebensstätten planungsrelevanter, streng geschützter Arten gemäß § 10 Absatz 2 Ziffer 11 BNatSchG sowie europäische Vogelarten gemäß Anhang I oder Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 79/409/EWG - Vogelschutz-Richtlinie (V- RL) vorhanden sind. Von besonderer Bedeutung sind hier die Arten Zauneidechse, Kiebitz, Rebhuhn und Feldlerche.

In meiner ersten Stellungnahme wurde angeregt, zur Förderung insbesondere der Zauneidechse Wanderkorridore oder Lebensräume für Reptilien entlang der Bahnstrecke herzustellen. Die vorgesehenen Maßnahmen A 3 und 7 erscheinen dabei isoliert und ohne Vernetzung zur Bahnstrecke zu liegen. Weiterhin ist nicht erkenntlich, ob die Flächen in Verbindung mit neuen trassennahen Flächen eine ausreichende Größe im Verhältnis zu dem verloren gehenden Lebensraum der Zauneidechse haben. Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag sollte daher entsprechend ergänzt werden.

Sollte sich im Rahmen des Artenschutzes die Notwendigkeit ergeben, Zauneidechsen während der Bauzeit hältern zu müssen, weil Aussiedlungsbiotope noch nicht reif sind, so steht die Eidechsenanlage am Naturschutzzentrum in Erkrath-Bruchhausen zur Verfügung. Diese wird ab Ende 2012 frei, weil dann alle Zauneidechsen aus einer Baumaßnahme des BLB-NRW zurück ausgesiedelt sind.

Anlage:



Gegenäußerung zu Argument 5 – Stellungnahme vom 15.06.2012

Zum Konzept der Umsiedlung der Zauneidechsen finden sich an verschiedenen Stellen im

LBP und im Artblatt des Artenschutzbeitrages Angaben (vgl. Unterlage 14.1, Kap. 7.1, S. 87, 88; Kap. 7.4, Maßnahmenblätter V 5_{CEF}, V 8_{CEF}, A 1_{CEF}, A 7_{CEF} sowie A 4 in Zusammenhang mit A 8; vgl. Unterlage 14.6 Kap. 6.1.2.2). Die abschließenden Ausführungen zur Umsiedlung der Zauneidechsen können erst im Rahmen der Ausführungsplanung dargelegt werden. Folgende Erläuterungen können an dieser Stelle gemacht werden:

Der räumlich funktionale Anschluss der Flächen A 1_{CEF} (in ihrer neuen Abgrenzung) und A 7_{CEF} zu anderen Teilpopulationen ist bei beiden Flächen gegeben (vgl. hierzu Unterlage 14.2, Blatt 1 und Anlage Maßnahmenübersichtsplan) und stellt sich wie folgt dar:

Fläche A 7_{CEF} ist über die Fortsetzung geeigneter Vernetzungsstrukturen von der nordöstlichen Ecke der Maßnahmenfläche entlang der Weststraße Richtung Osten mit der Bahnlinie verbunden. Die Vernetzungsstruktur wird zur besseren Nachvollziehbarkeit nachrichtlich im Maßnahmenübersichts- und -lageplan aufgenommen. Entlang der Bahnlinie in Richtung Norden, d.h. in Richtung des untersuchten Zauneidechsenlebensraums am Widdauensee, ist bei km 17,7 - 17,9 die Anlage einer Ruderalflur (Maßnahme A 4) im Bereich eines Baustreifens vorgesehen. Diese Ruderalflur kann die Funktion eines Trittsteinbiotops übernehmen. Grundsätzlich dient die gesamte Bahnlinie als Ausbreitungs-/ Vernetzungskorridor.

Fläche A 1_{CEF} wurde unter Berücksichtigung der Stellungnahmen sowohl von der Lage als auch von der Größe her noch einmal optimiert (vgl. Anlage Maßnahmenübersichtsplan). Aufgrund der angepassten Lage ist eine verbesserte Vernetzung (Anbindung an bestehende Ruderalstrukturen im Bereich der östlich angrenzenden Gehölzfläche) der Maßnahmenfläche mit bestehenden Zauneidechsenlebensräumen im Bereich bzw. entlang des Bahnkörpers möglich. Die Vernetzung wird optimiert, indem das an die Vernetzungsstruktur nördlich angrenzende Gehölz im Randbereich bis zur Bahnlinie aufgelichtet wird, um einen ca. 5 m breiten ruderalen Streifen zwischen dem Gehölz und der südlich angrenzenden Ackerfläche als Wanderkorridor schaffen zu können. Die optimierte Vernetzungsstruktur wird als Bestandteil der Maßnahme A 1_{CEF} in die Maßnahmenpläne (Übersichtsplan und Lageplan) mit aufgenommen.

Mit der Maßnahme A 4, die auf Teilflächen entlang der Bahnlinie angelegt wird, werden darüber hinaus Trittsteinbiotope unmittelbar am Ausbreitungs-/Wanderkorridor geschaffen, die die Lebensraumbedingungen der Zauneidechsen entlang der Bahnlinie optimieren.

Ausschlaggebendes Kriterium für die Größe der Ersatzlebensräume war nicht der verloren gehende Lebensraum, sondern die Siedlungsdichte, die auf einer bestimmten Flächengröße möglich ist. Die Größe des Ersatzlebensraums wurde so gewählt, dass für die Anzahl der

mindestens abzufangenden Tiere ausreichend Lebensraum zur Verfügung steht. Mit einem Umfang von insgesamt 1,15 ha neu geschaffenem Lebensraum wird der Ersatzlebensraum mit Bezug zu der Mindestanzahl der abzufangenden und umzusiedelnden Tiere als ausreichend erachtet (vgl. hierzu z.B. Blanke, I. 2004: Die Zauneidechse. In: Beiheft der Zeitschrift für Feldherpetologie 7; S. 111). Der tatsächliche dauerhafte Verlust von Zauneidechsenlebensraum in den relevanten Bereichen beträgt ca. 0,6 ha.

Der Hinweis auf die Möglichkeit, Zauneidechsen während der Bauphase am Naturschutzzentrum in Erkrath-Bruchhausen zu hältern, wird zur Kenntnis genommen. Nach derzeitigem Stand wird es jedoch nicht erforderlich sein, Zauneidechsen während der Bauzeit hältern zu müssen, da die Ersatzlebensräume über eine ausreichende Größe verfügen, die umzusiedelnden Tiere aufzunehmen (s.o.), und relativ schnell hergestellt werden können.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der LBP von der Antragstellerin überarbeitet wurde. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wurde die Vernetzungsstruktur (siehe A 7_{CEF}, Anlage 14.3) im Maßnahmenübersichts- und Lageplan seitens der Antragstellerin aufgenommen. Die Lage und Größe der Maßnahme A 1_{CEF}, sowie die Vernetzung wurden ebenfalls optimiert. Darüber hinaus wurde von der Antragstellerin nachvollziehbar ausgeführt, dass die Größe des Ersatzlebensraumes so gewählt wurde, dass für die Anzahl der mindestens abzufangenden Tiere ausreichend Lebensraum zur Verfügung steht. Der überarbeitete LBP wurde mit dem ersten Deckblattverfahren neu eingereicht und der Kreis Mettmann erneut am Verfahren beteiligt. Auf die Stellungnahme des Kreises Mettmann (s.u.) zum ersten Deckblattverfahren und die diesbezüglich ergangene Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes wird verwiesen.

<u>1. Deckblatt Stellungnahme vom 30.07.2015</u>

Argument 1 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Zu der og. Planungsmaßnahme äußere ich mich wie folgt:
Untere Wasserbehörde:
Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken. Laut Aussage des Antragstellers gibt es bzgl. der Entwässerung keine Veränderungen zum Verfahren aus dem Jahre 2011. Meine wasserwirtschaftliche Stellungnahme vom 29.5.2012 bleibt unverändert bestehen.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken bestehen. Die Erwiderung der Vorhabenträgerin zur wasserwirtschaftlichen Stellungnahme im Zusammenhang mit der ersten Offenlage bleibt ebenfalls erhalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Auf die bereits erfolgte Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Ursprungsverfahren (s.o.) wird verwiesen.

Argument 2 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Untere Immissionsschutzbehörde:
Die Belange der Unteren Immissionsschutzbehörde sind durch das Vorhaben nicht berührt.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange der Unteren Immissionsschutzbehörde durch das Vorhaben nicht berührt sind.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 3 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Untere Bodenschutzbehörde:
Allgemeiner Bodenschutz
Durch die Änderungen im Deckblattverfahren ergeben sich keine Änderungen im Hinblick auf den vorsorgenden Bodenschutz. Die vorherigen Stellungnahmen sind weiterhin berücksichtigt und behalten Ihre Gültigkeit.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Die Erwiderung der Vorhabenträgerin im Zusammenhang mit der ersten Offenlage bleibt ebenfalls erhalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf die diesbezüglich ergangene Entscheidung zum Ursprungsverfahren.

Argument 4 – Stellungnahme vom 30.07.2015

Altlasten

Hinweise:

Der geplante Ausbau der Bahn Strecke „Leverkusen-Rheindorf – Langenfeld-Berghausen“ für den Planungsfeststellungsabschnitt 1.3 tangiert bzw. schneidet die im „Altlastenkataster“ des Kreises Mettmann verzeichneten Flächen (von Nord nach Süd aufgelistet):

6465/16 La Altstandort

6465/17 La Altstandort

6563/3 La Altablagerung Knipprather Straße

6563/4 La ehemalige Fa. WMF

6563/20 La Altstandort

6562/2 La Schrottplatz Stiefvater

6662/37 La Altstandort

6662/39 La Altstandort

sowie die im informellen Altablagerungsverzeichnis des Kreises Mettmann ermittelten Altablagerungen mit folgenden Nummern (von Nord nach Süd aufgelistet):

6465_4 La Verfüllung

6465_5 La unsystematische Ablagerung

6464_2 La unsystematische Ablagerung

6564_15 La Aufschüttung

6564_14 La Aufschüttung

6563_3 La Verfüllung

6662_11 La Lagerplatz

6662_19 La Standort

6662_33 La Aufschüttung

6662_32 La Aufschüttung

6661_2 La unsystematische Ablagerung

Bei Bautätigkeiten in diesen Bereichen ist mit belastetem Bodenaushub zu rechnen.

Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf die diesbezüglich ergangene Entscheidung zum Argument 6 des Ursprungsverfahren. Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes wurde eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.6) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 5 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine Boden- und Grundwasserverunreinigungen erfolgen. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass keine der im Untergrund lokal vorhandenen Schadstoffe mobilisiert werden. Im Vorfeld von Wasserhaltungsmaßnahmen ist in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutz- und Wasserbehörde des Kreises zu prüfen, ob mit Grundwasserbelastungen zu rechnen ist. Ggf. werden Maßnahmen zur Grundwasserreinigung vor einer Wiedereinleitung notwendig.

Gegenäußerung zu Argument 5 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass Wasserhaltungsmaßnahmen derzeit nicht beantragt sind. Sollte solche erforderlich werden, ist ein Antrag auf Planänderung im Vorfeld der Maßnahme beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Auf die Nebenbestimmung A.4.3 wird verwiesen

Argument 6 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Nebenbestimmungen:
1. Eingriffe im Bereich der im Altlastenkataster verzeichneten Altstandorte, Altablagerungen bzw. Deponien sowie der im informellen Altablagerungsverzeichnis verzeichneten

Altablagerungen sind durch einen geeigneten und unabhängigen Sachverständigen verantwortlich zu begleiten. Das Konzept der baubegleitenden Überwachung (ggf. Arbeiten im kontaminierten Bereich) ist im Vorfeld der Bauausführung mit der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann (UBB) abzustimmen.

Gegenäußerung zu Argument 6 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Die Nebenbestimmung entspricht der formulierten Nebenbestimmung aus der ersten Offenlage und wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.6) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 7 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Stellungnahme Einwender:
2. Sofern augenscheinlich oder geruchlich auffällige Materialien vorgefunden werden, die nicht als natürliche Locker- bzw. Festgesteine bezeichnet werden können, ist unverzüglich die UBB zu verständigen. Die entsprechenden Flächen sind von der UBB ggf. als (neu entdeckte) „altlastverdächtige Flächen“ oder „Flächen mit Verdacht auf schädliche Bodenveränderungen“ zu klassifizieren.

Gegenäußerung zu Argument 7 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Die Nebenbestimmung entspricht der formulierten Nebenbestimmung aus der ersten Offenlage und wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.6) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 8 – Stellungnahme vom 30.07.2015
3. Die Ergebnisse der gutachterlichen Baubegleitung sowie die Ordnungsmäßigkeit von Aushub-, Entsorgungs- und Verfüllmaßnahmen sind von dem zu beauftragenden Sachverständigen in einem Abschlussbericht gegenüber der UBB verantwortlich zu dokumentieren und nachvollziehbar darzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 8 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Die Nebenbestimmung entspricht der formulierten Nebenbestimmung aus der ersten Offenlage und wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.6) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 9 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Nahverkehrsplanung:
Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Gegenäußerung zu Argument 9 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Anregungen vorgebracht werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 10 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Aus Sicht des Gesundheitsamtes bestehen keine Anregungen zu den Änderungen im Deckblattverfahren.

Gegenäußerung zu Argument 10 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens des Gesundheitsamtes keine Anregungen zu den Änderungen im Deckblattverfahren bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 11 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Untere Landschaftsbehörde:
Zu der vorgenannten Planung werden die nachfolgend näher dargestellten Hinweis gemacht. Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgebracht.

Gegenäußerung zu Argument 11 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Unteren Landschaftsbehörde keine Anregungen zu den Änderungen im Deckblattverfahren bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 12 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Landschaftsplan:
Das Vorhaben liegt im Bereich der Stadt Langenfeld teilweise im Geltungsbereich des Landschaftsplanes Kreis Mettmann. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete werden nicht berührt. Auch für das 1. Deckblatt ist eine Ausnahme oder eine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG nicht erforderlich.

Gegenäußerung zu Argument 12 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Es wird zur Kenntnis genommen, dass Natur-- und Landschaftsschutzgebiete nicht berührt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 13 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Eingriffsregelung:
Die Umsetzung des 1. Deckblattes bedingt insbesondere durch die Verlegung einer Ferngasleitung, den Neubau eines Pferdestalls und den Neubau bzw. die Verschiebung von LS-Wänden sowie die hierfür erforderlichen Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen weitere Eingriffe in Natur und Landschaft. So erhöht sich die Gesamtsumme aller Eingriffsflächen von 5,09 ha auf 8,25 ha. Dem steht ebenfalls eine Erhöhung der Gesamtausgleichsflächen von 6,17 ha auf 8,53 ha gegenüber.

Zur Abarbeitung des entstehenden Ausgleichsbedarfs wurde der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) mit Datum vom 30.09.2014 aktualisiert. Dabei kommt der LBP unter Punkt 9 abschließend zu dem Ergebnis, dass sich bei Realisierung aller Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen ein Wertpunkteüberschuss von 33.410 WP ergibt und der Eingriff

somit ausgeglichen ist. Diese neue Bilanz wird zur Kenntnis genommen. Es wird aber darauf hingewiesen, dass reine Gestaltungsmaßnahmen in der Regel nicht zur Kompensation von Eingriffen herangezogen werden sollen, und somit auch nicht in eine Eingriffsbilanzierung eingehen können.

Gegenäußerung zu Argument 13 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Der Hinweis zur Eingriffsregelung wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Antragstellerin aufgefordert, ihre Gegenäußerung hierzu zu überarbeiten. Die Antragstellerin hat daher erneut eine Gegenäußerung abgegeben, die auf ihrer Erwiderung zur Stellungnahme des Dezernats 51 vom 22.07.2015 basiert:

Es ist richtig, dass der EBA-Leitfaden Teil III die Vorgabe macht, dass bei der Kompensationsbetrachtung Gestaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen nicht mit einbezogen werden sollen. Dies bezieht sich jedoch auf die Kompensation von erheblichen und nachhaltigen Eingriffen (siehe EBA-Leitfaden Teil III, S. 42), d.h. bezogen auf die Biotoptypen mit mindestens mittlerer Bedeutung (mind. 3 WP). Hier ist der Maßnahmenumfang i.d.R. räumlich-funktional unter Berücksichtigung der betroffenen Strukturen (Art und Umfang) abzuleiten. Die Betroffenheit von Biotoptypen geringer Bedeutung ist nicht als erheblicher Eingriff zu bewerten und ist demnach nicht zu kompensieren.
Bei der Kompensation der Eingriffe in Biotoptypen ist aber in NRW nicht nur der EBA-Leitfaden, Teil III, zugrunde zu legen, sondern auch die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2008b), nach der die Wertpunkte der betroffenen Biotoptypen je betroffener Fläche - unabhängig von ihrer Bedeutung - ermittelt werden und diese später den Wertpunkten der Kompensationsmaßnahmen (unter Zugrundelegung des Aufwertungspotenzials der Maßnahmenflächen) gegenübergestellt werden. Bei diesem Verfahren sind demnach auch geringwertige Biotoptypen mit ihren jeweiligen Wertpunkten (WP 1 und WP 2) zu berücksichtigen, deren Betroffenheit jedoch keinen erheblichen und nachhaltigen Eingriff darstellt. Beim vorliegenden Vorhaben sind insgesamt 3,52 ha geringwertige Biotoptypen mit einer Wertpunktezahl von insgesamt 69.860 WP betroffen.

Als Maßnahmen zur Kompensation der erheblichen und nachhaltigen Eingriffe in die Biotoptypen (Konflikte B1 bis B5) wurden ausschließlich Ausgleichsmaßnahmen zugrunde gelegt, die die betroffenen Funktionen der mindestens mittel bedeutenden betroffenen

Biotoptypen übernehmen können. Ein Ausgleich wird bei den genannten Konflikten sowohl flächenmäßig als auch punktemäßig erreicht. Die Gestaltungsmaßnahmen werden ausschließlich der Beeinträchtigung von gering bedeutenden Biotoptypen, d.h. keinen erheblichen Beeinträchtigungen, zugeordnet.

Die Gestaltungsmaßnahmen können demnach aus Sicht des Gutachters vollumfänglich in die Bilanz eingehen, da es sich bei den Flächen der Gestaltungsmaßnahmen nicht um Flächen mit 0 WP (= versiegelte Flächen) handelt und da sie lediglich zur Kompensation von nicht erheblichen und nachhaltigen Eingriffen zugrunde gelegt werden.

Ergänzend wird folgendes dargelegt:

Die erheblichen Beeinträchtigungen (Konflikte B1 bis B5) lösen einen Kompensationsbedarf von 182.390 Wertpunkten (WP) aus. Demgegenüber stehen Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) OHNE Gestaltungsmaßnahmen mit 242.200 WP, d.h. die erheblichen Beeinträchtigungen sind auch ohne Gestaltungsmaßnahmen vollständig kompensiert.

Das Eisenbahn-Bundesamt folgt den Ausführungen der Antragstellerin und sieht keinen Hinweis dafür, den LBP zu beanstanden.

Argument 14 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Artenschutz:
Die Schwarzbrache A 3, Größe 1,05 ha, kann entfallen, weil das Vorkommen des Kiebitzes sicher auszuschließen ist. Hiergegen bestehen keine Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 14 – Stellungnahme vom 30.07.2015
Es wird zur Kenntnis genommen, dass gegen den Entfall der Schwarzbrache A 3 keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.12 Stadt Langenfeld – Referat Stadtplanung und Denkmalschutz (T 13)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 29.05.2012

1. Deckblatt Stellungnahme vom 29.07.2015

2. Deckblatt Stellungnahme vom 27.09.2017

Argument 1

In dem der Planfeststellung vorausgegangenen Scopingverfahren hatte sich die Stadt Langenfeld gegenüber dem Eisenbahnbundesamt mit einer Stellungnahme vom 28.01.2008 eingebracht und sich in dieser bereits insbesondere zu den Themen "Haltepunkte" und "Schallschutz" geäußert.

Vorbehaltlich der noch ausstehenden Beratung und Beschlussfassung des zuständigen Bau- und Verkehrsausschusses am 21.06.2012 ergeht hiermit fristgerecht die folgende Stellungnahme der Stadt Langenfeld Rhld. im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 für das Vorhaben „Rhein-Ruhr-Express" (RRX).

Die Stadt nimmt gleichzeitig als Trägerin öffentlicher Belange, als Trägerin der städtischen Kindertageseinrichtung an der Rheindorfer Straße 181 sowie als von dem Bauvorhaben betroffene Grundstückeigentümerin Stellung.

Thematik Haltepunkt

Die Stadt Langenfeld fordert, den Haltepunkt Langenfeld Rhld. zum Haltepunkt für den RRX auszubauen. Sowohl in der Stellungnahme der Stadt Langenfeld vom 28.01.2008 im vorlaufenden Scopingverfahren als auch in den Schreiben an die Deutsche Bahn AG und den Landes- sowie den Bundesverkehrsminister im Jahr 2010, welche gemeinsam mit der Nachbarstadt Monheim am Rhein verfasst worden sind, wurde die Prüfung eines RRX-Haltepunktes in Langenfeld angemahnt.

Die Städte Langenfeld und Monheim umfassen insgesamt mehr als 100.000 Einwohner/innen. Aber auch als prosperierende Wirtschaftsstandorte mit ihren jeweiligen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen, mit insgesamt nahezu 35.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen sowie einem sehr hohen Anteil täglicher Berufspendler ist für beide Städte die Anzahl und Lage der künftigen Haltepunkte des RRX von zentraler Bedeutung.

Mit der im Zuge der RRX-Einführung vorgesehenen Aufgabe des heutigen RE-Haltepunktes Düsseldorf-Benrath, wird sich in der Anbindung an das überörtliche Schienennetz eine deutliche Verschlechterung für die Städte Langenfeld Rhld. und Monheim am Rhein, aber auch für die südlichen Stadtteile von Düsseldorf und die Stadt Hilden ergeben. Es besteht die Gefahr, dass heutige Nutzer des schienengebundenen Regionalverkehrs in Folge wieder auf das Auto als Beförderungsmittel zurückgreifen werden, was sicherlich nicht Sinn der

Planungen sein kann.
Schon heute ist im gültigen Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf das Landesplanerische Ziel verankert, in Langenfeld einen Haltepunkt des regionalen Schienenverkehrs einzurichten. Dieses Ziel könnte nachhaltig mit einem Haltepunkt des RRX in Langenfeld erreicht werden.
Auch der Kreis Mettmann unterstützt die Forderung nach der Einrichtung eines RRX Haltepunktes in Langenfeld.

Gegenäußerung zu Argument 1
Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.
Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.
Ein Abweichen hiervon würde die Förderung des Gesamtprojektes aus dem Bedarfsplan des Bundes massiv gefährden. Daher besteht keine Möglichkeit für die Aufnahme weiterer Systemhalte in das RRX-Konzept. Ich bitte um Unterstützung der beschriebenen Vorgehensweise, damit der RRX seine Realisierungsperspektive aus dem Bedarfsplan des Bundes nicht verliert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darüber hinaus darauf hin, dass mit dem Beschluss des Bundestags zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 2. Dezember 2016 der Halt in Düsseldorf-Benrath Teil des Ausbaukonzepts für den RRX wurde.

Argument 2

Alternativenprüfung

Im Rahmen der gebotenen Alternativenprüfung soll ernsthaft erwogen werden, Langenfeld Rhld. zum Haltepunkt einer RRX-Linie zu machen.

Da auf der Strecke Düsseldorf Hbf. und Köln-Deutz insgesamt vier RRX-Linien verkehren sollen, ist zu untersuchen, ob nicht jede einzelne Linie unterschiedliche Zwischenhalte zugewiesen bekommt, um so die "Fläche" besser zu erschließen.

Die vorgesehene Taktfrequenz von 15 Minuten wäre in Köln-Deutz und Düsseldorf Hbf. hierdurch nicht beeinträchtigt.

Zum Beispiel könnte der RRX 1 in Düsseldorf-Benrath halten, der RRX 4 in Langenfeld, der RRX 5 in Leverkusen-Mitte und schließlich der RRX 6 in Köln-Mülheim.

Das Prinzip "nur wenige Haltepunkte für den RRX" wäre nicht durchbrochen und die Gesamtfahrzeit könnte eingehalten werden. Jedoch würde die Erschließungsmöglichkeit im Stundentakt aus Sicht der betroffenen Kommunen eine wesentliche Verbesserung der zurzeit in Planung befindlichen Konzeption darstellen.

Das Für und Wider möglicher Alternativen in Bezug auf die Haltepunkte des RRX zwischen Düsseldorf und Köln ist bislang weder im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung noch im jetzigen Planfeststellungsverfahren ernsthaft erwogen und in Ansehnung solcher Erwägungen abschließend entschieden worden. Der Verweis auf eine den Planfeststellungsunterlagen (nur zur Information) beigefügte Kurzstudie im Auftrag des Bundes aus dem Jahr 2006 kann eine objektive und ergebnisoffene Alternativenprüfung zu der Fragestellung der Haltepunkte des RRX zwischen Düsseldorf und Köln nicht ersetzen. Diese Prüfung und Abwägung hat in gebotenem Umfang zu erfolgen, um nicht die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses von vornherein zu gefährden.

Gegenäußerung zu Argument 2

Bezüglich der gewünschten Alternativenprüfung wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Mit den in Langenfeld haltenden S-Bahnen besteht eine gute Möglichkeit die Bahnhöfe Düsseldorf Hauptbahnhof sowie Leverkusen Mitte umsteigefrei zu erreichen und dort, durch das Umsteigen in den RRX, von den durch das RRX-Konzept ausgehenden überregionalen Vorteilen zu profitieren.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des

Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darüber hinaus darauf hin, dass mit dem Beschluss des Bundestags zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 2. Dezember 2016 der Halt in Düsseldorf-Benrath Teil des Ausbaukonzepts für den RRX wurde.

Argument 3

Thematik Schallschutz

Das Stadtgebiet von Langenfeld ist insgesamt von drei hoch belasteten Bahntrassen betroffen. Die Thematik des Verkehrslärms, insbesondere des Schienverkehrslärms, ist daher stets im Fokus der Langenfelder Politik und Verwaltung.

Durch unterschiedliche Maßnahmen im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung sowie zusätzliche freiwillige Leistungen, wie die Aufstockung Ergänzung des Schallschutzes bei der Lärmsanierung der Strecke 2324 im Jahr 2004, hat die Stadt Langenfeld verantwortungsvoll und wirksam ihren Beitrag zur Minderung der Immissionen des Schienenverkehrslärms geleistet.

Daher fordert die Stadt Langenfeld vom Vorhabenträger der Planfeststellung für den RRX einen ebenso verantwortungsvollen und wirksamen Schutz vor den Lärmauswirkungen, die mit der wesentlichen Erweiterung der Fern- und S-Bahnstrecke (2650 und 2670) durch den künftigen Schienenverkehr verursacht werden können.

Gegenäußerung zu Argument 3

keine

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen der Erstellung der Antragsunterlagen eine schalltechnische Untersuchung erstellt worden ist. Die von der schalltechnischen Untersuchung vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind Antragsgegenstand und dementsprechend von der Antragstellerin umzusetzen.

Argument 4

Streckenbelastungen

In diesem Zusammenhang bedarf es der dringenden Klärung, welche künftigen Zugbelastungszahlen für die Beurteilung der Lärmauswirkungen zugrunde zu legen sind.

Den Planfeststellungsunterlagen fehlt es diesbezüglich an einem entsprechenden förmlichen Schreiben des Vorhabenträgers, auf welches das Schallgutachten Bezug nimmt. Entsprechend der auch in der Schalltechnischen Untersuchung zitierten "Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Gutachten in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung…" des Eisenbahnbundesamtes vom 15.06.2009 sind Herkunft und Inhalt der Verkehrsprognose vom Vorhabenträger offenzulegen.

In der Scopingunterlage zum RRX der Deutsche Bahn AG vom 08.11.2007 wurde auf Seite 46 für den hier betroffenen Planfeststellungsabschnitt 1.3 noch von einer täglichen Mehrbelastung der Gesamtstrecke in Summe von lediglich 22 Zugfahrten ausgegangen. Die Planfeststellungsunterlagen (Anlage 16.2 Seiten 2, 4, 6) gehen in der Prognose für 2025 ohne den RRX bereits von einer Mehrbelastung von 42 Zugfahrten/d und in der Prognose 2025 mit RRX dann von einer Mehrbelastung von insgesamt 118 Zugfahrten/d gegenüber dem Jahr 2011 aus.

Unterlagen von der Deutschen Bahn AG zur Streckenbelastung der Strecke 2650, die der Stadt Langenfeld als Grundlage schalltechnischer Berechnungen im Rahmen der Bauleitplanung im Dezember 2007 offiziell und kostenpflichtig zur Verfügung gestellt wurden (s. Anlage), weisen für die darin abgebildete Prognose 2015 ohne den RRX schon mehr als 3 dB(A) höhere Emissionsschallpegel aus als sie in der Schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung für den Prognosezeitpunkt 2025 zugrunde liegen.

Ausweislich der Ergebnisberichte zu den Leistungskennwerten gemäß § 11 und § 18 AEG in der Anlage 2.1 zum Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen können durch den geplanten Ausbau sowohl für die Strecke 2650 (Fernbahn) als auch für die Strecke 2670 (S-Bahn) deutliche Kapazitätssteigerungen erreicht werden. Diese gehen bei der Fernbahn nochmals um 60 Zugfahrten/d und bei der S-Bahn um 174 Zugfahrten/d über die der Schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegenden o.g. Werte der Anlage 16.2 hinaus.

D.h., der geplante Ausbau ermöglicht eine deutlich höhere Auslastung des Schienenverkehrsweges als dies bei der schalltechnischen Begutachtung Berücksichtigung findet.

Die Stadt Langenfeld fordert deshalb, die Dimensionierung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen nicht auf eine mit großen Unwägbarkeiten behaftete Prognose abzustellen, sondern die technische Leistungsfähigkeit der Strecke nach Durchführung der Umbaumaßnahme zugrunde zu legen. Wegen der extrem großen Unterschiede zwischen Prognosebelastung und Leistungsfähigkeit der Strecke muss dem berechtigten Lärmschutzinteresse der an der Bahnstrecke betroffenen Bürgerinnen und Bürger auch für künftige Änderungen des Betriebsprogramms im Rahmen der Planfeststellung Rechnung getragen werden.

Gegenäußerung zu Argument 4

Es sind die jeweiligen Betriebsprogramme des aktuell gültigen Prognosehorizontes zugrunde zu legen, in diesem Fall des Jahres 2025.

Hierzu gibt der auch vom Einwender zitierte Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes eine entsprechende Begründung (Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen - 2. Betriebsprognose, Prognosezeitpunkt, Emissionspegelberechnung).

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Schienenwegs ggf. erforderliche Lärmschutz nicht an der technisch möglichen Spitzenbelastung (Vollauslastung), sondern an einer vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung im Sinne einer realistischen Betriebsprognose bemessen wird (BVerwG, Urteil vom 03.03.1999 – 11 A 9/97). Die schalltechnische Untersuchung wurde daher mit den verkehrlichen Ausgangsdaten für den Prognosezustand 2025 durchgeführt. Unter Verweis auf den Umweltleitfaden Teil VI, Kapitel 4.2.1 des Eisenbahn-Bundesamtes wird daher die Forderung der Stadt Langenfeld zurückgewiesen.

Argument 5

Planfestzustellende Unterlagen

Die zur öffentlichen Auslegung seitens der Deutsche Bahn AG ins Internet gestellte digitale Fassung der Planfeststellungsunterlagen unterscheidet im Inhaltsverzeichnis zwischen den "Planfestzustellenden Unterlagen" und den "Gutachten und sonstigen Unterlagen zur Entscheidungsfindung".

Auch in den ausgelegten sieben Aktenordnern zum Vorhaben wird diese Unterscheidung der Unterlagen vorgenommen, wobei die Gutachten und sonstigen Unterlagen zur Entscheidungsfindung mit dem Zusatz "Nur zur Information" versehen sind. Dies trifft auch für die Schalltechnische Untersuchung zu.

Jeder Anlage in den Ordnern, auch zu den Gutachten und sonstigen Unterlagen, liegt aber ein Verfahrensblatt bei, auf dem neben dem Auslegungsvermerk der Stadt Langenfeld auch ein Planfeststellungsvermerk des Eisenbahnbundesamtes vorgesehen ist.

Die Stadt Langenfeld geht daher davon aus, dass die Schalltechnische Untersuchung ebenfalls vollinhaltlich planfestgestellt wird.

Sollte dies nicht beabsichtigt sein, fehlt es den planfestzustellenden Unterlagen an jeglicher verbindlichen Aussage zur Schallschutzmaßnahme "Besonders überwachtes Gleis", welche zwischen den Bahnkilometern 17,01 und 20,38 geplant wird. Dies trifft auch für die erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen an den verbleibenden Gebäuden zu, die durch aktive Maßnahmen nicht ausreichend geschützt werden können.
Die Stadt Langenfeld fordert daher, die Schalltechnische Untersuchung vollinhaltlich planfestzustellen und durch geeignete Nebenbestimmungen/Auflagen zum Planfeststellungsbeschluss die Umsetzung aller erforderlichen aktiven wie passiven Schallschutzmaßnahmen hinreichend bestimmt sicherzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 5
Erwiderung Vorhabenträger:
Wie bereits seitens der Einwenderin dargelegt, dient die schalltechnische Untersuchung nur zur Information. Sie wird folglich nicht planfestgestellt.
Das Vorliegen des Verfahrensblattes ist der Tatsache geschuldet, dass die entsprechenden Anlagen - gleichwohl sie nur zur Information dienen – seitens der Gemeinde mit ausgelegt wurden. Um die Auslegung durch die Gemeinde kenntlich machen zu können, ist das Verfahrensblatt notwendig.
Die schalltechnische Untersuchung ist eine Unterlage zur Entscheidungsfindung und gehört nicht zu den planfestzustellenden Unterlagen. Die Abgrenzung zwischen planfestzustellenden Unterlagen und sonstigen Unterlagen zur Entscheidungsfindung kann der Ordnerübersicht eindeutig entnommen werden. Der auf dem jeweiligen Deckblatt abgedruckte Hinweis „Nur zur Information“ weist ebenfalls darauf hin.
Die Aussage, dass es den planfestzustellenden Unterlagen an jeglicher verbindlichen Aussage zum „Besonders überwachten Gleis“ sowie zu passiven Schallschutzmaßnahmen fehlt, ist falsch. Dem Erläuterungsbericht (Anlage 2, S. 81) ist zu entnehmen, dass in der Vorzugsvariante der Einsatz des „Besonders überwachten Gleises“ vorgesehen ist. Ferner ist S. 83 zu entnehmen, dass mit dem Bau der vorgesehenen Schallschutzwände und dem Einsatz des „Besonders überwachten Gleises“ Restbetroffenheiten an 14 Gebäuden existieren. Diese haben Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Die Planfeststellung von Unterlagen, die über die ohnehin zur Planfeststellung vorgesehenen Unterlagen hinausgehen, ist folglich nicht notwendig.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt folgt den Ausführungen der Antragstellerin. Im

Erläuterungsbericht werden bereits zahlreiche konkrete Schallschutzmaßnahmen dargestellt. Zum Schutz vor Immissionen wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes auch die Nebenbestimmung A.4.5 aufgenommen, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Die Forderung, die schalltechnische Untersuchung vollumfänglich planfestzustellen wird daher zurückgewiesen.

Argument 6

Neue Schall03

Es ist nicht auszuschließen, dass im Laufe der Planfeststellungsverfahren für die Gesamtstrecke des RRX die Schall 03 als Berechnungsverfahren für den Schienenverkehrslärm novelliert und über eine Änderung des BImSchG Gültigkeit erlangen wird.

Die Stadt Langenfeld fordert daher im Planfeststellungsbeschluss einen Vorbehalt aufzunehmen, dass die für den ersten Planfeststellungsabschnitt 1.3 vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen nach der dann neuen Gesetzes und Verordnungslage erneut überprüft werden. Im Falle erweiterter oder zusätzlicher Betroffenheiten ist für eine Nachbesserung des Schallschutzes entsprechend dem Stand der Technik Sorge zu tragen.

Gegenäußerung zu Argument 6

Es gilt die jeweils zum Zeitpunkt der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens gültige Rechtlage. Dies bezieht sich auch auf entsprechende Richtlinien, Vorschriften und auf den Immissionsschutz Einfluss nehmende Rundschreiben (BMVBS). Sollte im Laufe der Planfeststellungsverfahren eine Änderung der Berechnungsverfahren für den Schienenverkehrslärm erfolgen, so ist nach Prüfung möglicher darin festgeschriebener Übergangsregelungen gegebenenfalls eine entsprechende Überarbeitung der gutachterlichen Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde anzuordnen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf § 4 (3) der 16. BImSchV (Geändert durch Art. 1 V v. 18.12.2014 I 2269) wonach abweichend von Absatz 1 Satz 1 für Abschnitte von Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden ist. Da die Planfeststellungsunterlagen erstmals am 23.04.2012 öffentlich ausgelegt haben, findet § 3 in

Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung weiter Anwendung. Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

Argument 7

Summenpegelbetrachtung

Bereits seit 1997 wird von Seiten des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die Bildung von "Summenpegeln" bei Planfeststellungsverfahren nachdrücklich empfohlen.

Auch das Eisenbahnbundesamt gibt in seinem Schreiben an die DB Projektbau GmbH vom 05.03.2007 (Geschäftszeichen 60102 Pau 308/07) als Ergebnis des Scopingverfahrens in Ziffer 3 zum Schutzgut Mensch eine Ermittlung und Bewertung durch Summenpegel vor.

Da die Bahnlinie die Bundesautobahn A 542 und mehrere Landesstraßen kreuzt, wird seitens der Stadt Langenfeld die gebotene Summenpegelbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung gefordert.

Gegenäußerung zu Argument 7

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen zum PFA 1.3 wurde eine Summenpegelbetrachtung vorgenommen. Als weitere relevante Hauptlärmquellen neben der in Planung befindlichen Bahnstrecke wurde die bei Bahn-km 19+180 kreuzende A 542 berücksichtigt. Weitere kreuzende Verkehrswege sind aufgrund der Ergebnisse der Summenpegelbetrachtung Bahnstrecke / Bundesautobahn als nicht notwendig erachtet worden, da nicht von einer ausreichend hohen Verkehrsbelastung auf den Landesstraßen auszugehen ist.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens der Antragstellerin wurde eine Summenpegelbetrachtung der Firma ISU Plan vom 14.09.2011 vorgelegt. Die Untersuchung ergab, dass durch die Summenpegelbetrachtung keine Überarbeitung der aktiven Schallschutzmaßnahmen im PFA 1.3 notwendig wird. Das Untersuchungsergebnis wurde von der Firma ISU Plan mit Schreiben vom 28.08.2014 bestätigt. Die Summenpegelbetrachtung wurde der Einwenderin mit Schreiben vom 10.09.2014 von der Antragstellerin zur Verfügung gestellt. Das Eisenbahn-Bundesamt folgt

den Ausführungen der nachgereichten Summenpegelbetrachtung. Eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.

Argument 8

Schutzabschnitt 1 rechts der Bahn (Ortslage Mehlbruch)

In der Schalltechnischen Untersuchung zum Planvorhaben ist unter Punkt 8.1, Seiten 26 und 27, eine Verhältnismäßigkeitsprüfung zur Effektivität und Wirtschaftlichkeit verschiedener Schallschutzvarianten für den Schutzabschnitt 1 rechts der Bahn für die Ortslage Mehlbruch dokumentiert. Diese schließt mit der nicht eindeutigen Empfehlung des Gutachters, hier das "Besonders überwachte Gleis" in Kombination mit einer 4 m hohen Schallschutzwand auf einer Länge von 510 m (390m?) planfestzustellen. Sowohl in den Ausführungen des Erläuterungsberichtes (S. 81) als auch in den betreffenden Lageplänen dieses Bereiches ist aber nur für 170 m Länge eine 4 m hohe Schallschutzwand vorgesehen. Die Stadt Langenfeld fordert daher, entsprechend den Empfehlungen der Schalltechnischen Untersuchung auf der gesamten Länge dieses Schutzabschnittes eine 4 m hohe Schallschutzwand planfestzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 8

Die Dimensionierung der Schallschutzwände orientiert sich im Zuge des Abwägungsprozesses zunächst an den maximal notwendigen aktiven Schallschutzmaßnahmen zur Realisierung des Vollschutzes der betroffenen Bebauung. Dies kann im Zuge der Abwägung entweder durch eine 510 m lange und maximal 5 m hohe Schallschutzwand (SSW) oder durch eine 390 m lange und 4 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit dem „Besonders überwachten Gleis“ erfolgen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und unter Berücksichtigung bereits vorhandener Schallschutzwände wurde vom Gutachter eine Kombination aus dem „Besonders überwachten Gleis“ und einer bis zu 4 m hohen SSW vorgeschlagen. Die im Schutzabschnitt 1 empfohlene SSW verfügt in Teilen auch über 2 m oder 3 m hohe Wandelemente (Unterlage 16.1, S. 19 Tabelle). Vor dem Hintergrund der vollständigen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, §2 (Vollschutz) besteht keine Notwendigkeit einer weiteren Erhöhung der SSW Elemente.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt folgt den Ausführungen der Antragstellerin. Da in dem Abschnitt 1 rdB der Vollschutz mit dem BüG und einer bis zu 4 m hohen Schallschutzwand in

Verbindung mit der vorhandenen Schallschutzwand gewährleistet werden kann, wird die Forderung nach einer durchgehenden Länge der SSW mit 4 m Höhe zurückgewiesen.

Argument 9
Schutzabschnitt 4 rechts der Bahn (zwischen Rheinstraße und A 542)
Für diesen insgesamt 1110 m langen Schutzabschnitt empfiehlt die schalltechnische Untersuchung nach dem Vergleich verschiedener Schallschutzvarianten das "Besonders überwachte Gleis" in Kombination mit einer 220 m langen und 2 m hohen Schallschutzwand in einem Teilbereich zwischen den Bahnkilometern 18,180 und 18,400.

Die untersuchten Varianten lassen die bereits von der Stadt Langenfeld im Rahmen des Scopings für diesen Bereich vorgeschlagene Variante des Baus eines Lärmschutzwalles völlig außer Acht. In diesem Bereich sind ca. 1.000 Einwohner von den Auswirkungen betroffen.

Die Stadt Langenfeld fordert, die Verhältnismäßigkeitsprüfung zur Effektivität und Wirtschaftlichkeit verschiedener Schallschutzvarianten um die "Variante Lärmschutzwall 4 m Höhe" zu ergänzen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die dauerhaften Kosten des "Besonders überwachten Gleises" nicht mehr anfallen, ein Vollschutz für alle Betroffenen erreicht wird und die Lärmschutzwallflächen zusätzlich der naturschutzrechtlichen Kompensation dienen können.

Die Stadt Langenfeld ist davon überzeugt, dass ein Lärmschutzwall mit 4 m Höhe sowohl die nachhaltigste, wirtschaftlichste als auch die effektivste Maßnahme darstellt, auch wenn hierzu zusätzlicher Grunderwerb notwendig werden wird.

Die in diesem Zusammenhang vom Schallgutachter in seiner Untersuchung auf Seite 18 pauschal getroffene Aussage, dass eine weitere Betrachtung von Schallschutzwällen aus Platzgründen ausscheidet, da hierfür bahneigene Grundstücksflächen nicht in erforderlichem Maße zur Verfügung stehen würden, kann seitens der Stadt Langenfeld nicht gefolgt und akzeptiert werden. Auch an anderen Stellen muss für das Projekt RRX Grunderwerb von Dritten betrieben werden. Die Stadt Langenfeld ist grundsätzlich bereit, stadteigene Grundstücke in diesem Bereich für die Errichtung eines Lärmschutzwalles zur Verfügung zu stellen.

Die nach Westen exponierte Böschung eines Lärmschutzwalles könnte auch als Ersatzlebensraum für die hier betroffene planungsrelevante Art „Zauneidechse" dienen, so dass z.B. auf die Inanspruchnahme der östlichen Böschung des Widdauensees (Maßnahme A 8 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes), die für andere Arten heute schon einen

wertvollen Lebensraum darstellt, verzichtet werden könnte.

Gegenäußerung zu Argument 9

Im Zuge der Abstimmung zur Realisierung verschiedener aktiver Lärmschutzmaßnahmen, konnte keine Entscheidung zugunsten einer Lärmschutzwall-Lösung getroffen werden. Nach Aussage des Vorhabenträgers besteht auch im Abschnitt 4, rechts der Bahn, nicht die Möglichkeit einen Lärmschutzwall zu errichten. Im Bereich der Bahn-km 18+180 bis 18+400 befindet sich ein Entwässerungsgraben, der die Errichtung eines Walles unmöglich macht. Des Weiteren ist die akustische Abschirmwirkung eines Walles generell schlechter als die einer Wand. Bei gleicher akustischer Wirkung muss ein Lärmschutzwall also um 1 – 2 m höher ausgebildet werden als eine Lärmschutzwand.

Für den Rest des Schutzabschnitts 4 verbleibt unter Berücksichtigung der 220 m langen Lärmschutzwand in Verbindung mit dem „Besonders überwachten Gleis“ (viergleisig auf einer Länge von 1110 m) lediglich am Gebäude Rheindorfer Straße 169c im Dachgeschoss eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte von maximal 1 dB(A) im Nachtzeitraum.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Antragstellerin wurde vom Eisenbahn-Bundesamt aufgefordert ihre Ausführungen hinsichtlich der Errichtung eines Lärmschutzwalls unter Berücksichtigung des finalen Planungsstandes zu überarbeiten. Die Antragstellerin führt mit Schreiben vom 08.12.2018 diesbezüglich aus, dass ein Lärmschutzwall eine Breite von 17 m aufweisen und eine Flächeninanspruchnahme von 18.000 m^2 auslösen würde. Damit verbunden wären auch zusätzliche Flächeninanspruchnahmen außerhalb des DB Eigentums. Die Antragstellerin führt weiter aus, dass durch die Umverlegung der Ferngasleitung der OGE GmbH im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens eine Überbauung der Ferngasleitung bzw. des zugehörigen Schutzstreifens auch nicht mehr möglich sei und verweist diesbezüglich auf die Ausführungen des Infrastrukturbetreibers.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass durch die beantragte Schallschutzmaßnahme dem Minimierungsgebot seitens der Antragstellerin Rechnung getragen wird. Die Flächeninanspruchnahme wird durch die beantragte Schallschutzmaßnahme auf ein Minimum reduziert. Darüber hinaus bleibt festzuhalten, dass durch die Umverlegung der Ferngasleitung im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens die Errichtung eines Lärmschutzwalls im Bereich des Schutzstreifens der Ferngasleitung nachweislich nicht mehr möglich ist. Die final vorgetragene Idee den Schallschutzwall zwischen der Eisenbahnbetriebsanlage und dem Schutzstreifen der Ferngasleitung zu

errichten, würde ebenfalls nicht zu einer Reduktion der Flächeninanspruchnahme beitragen. Die Forderung der Stadt Langenfeld, im genannten Schutzabschnitt 4 rdB einen Lärmschutzwall zu errichten, wird daher seitens des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgewiesen. Dies gilt insbesondere deswegen, weil der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme nur ein zusätzlich gelöster Schutzfall gegenübersteht.

Argument 10

Verschiedenes

Den Planfeststellungsunterlagen liegt kein Antrag auf Planfeststellung bei. Weder der Erläuterungsbericht zur Planfeststellung noch die beigefügten Sachverständigengutachten tragen eine Unterschrift. Es stellt sich hier die berechtigte Frage, wer sich für die in den Unterlagen getroffenen Aussagen verantwortlich zeichnet.

Das Vorhaben betrifft im Bereich des Trassenabschnitts Bahnkilometer 20,2 bahnlinks Grundstücke, für die die Bezirksregierung Düsseldorf u.a. zu dem Aktenzeichen 52.03.100-52.0122/08/STIE Genehmigungen nach dem BImSchG für eine Entsorgungsanlage erteilt hat. Hierbei wurden auch Verpflichtungen zur Anlage von landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen verfügt. Ob diese Maßnahmen bereits realisiert wurden ist der Stadt Langenfeld nicht bekannt. Diese Ausgleichsflächen sollen nun durch das Vorhaben des RRX baulich in Anspruch genommen werden. Es ist im Rahmen der Planfeststellung dafür Sorge zu tragen, dass bei der Eingriffsbilanzierung für das Vorhaben RRX von den in der BImSchG-Genehmigung festgelegten Kompensationsmaßnahmen und nicht von einem möglicherweise heutzutage noch davon abweichenden Zustand ausgegangen wird.

Gegenäußerung zu Argument 10

Der Bearbeiter und somit auch die Verantwortlichkeit sind klar erkennbar. An den erforderlichen Stellen befinden sich darüber hinaus auch Unterschriften. Ein Antrag auf Planfeststellung wurde ordnungsgemäß gestellt.

Im Rahmen der Erarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen gab es umfangreiche Abstimmungen. Dabei gab es keine Anzeichen dafür, dass es andere LBP-Maßnahmen gibt, die der geplanten Maßnahme entgegenstehen könnten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Antragstellerin einen entsprechenden Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt

eingereicht hat. Das Verfahren wurde vom Eisenbahn-Bundesamt nach Antragseingang eingeleitet und findet mit diesem Planfeststellungsbeschluss seinen Abschluss. Die von der Antragstellerin eingereichten Planunterlagen sind, soweit erforderlich, vom Ersteller unterschrieben. Die Verantwortung für die Richtigkeit der darin enthaltenen Aussagen trägt mit Antragstellung die Antragstellerin.

Hinsichtlich der Genehmigung der BR Düsseldorf nach dem BImSchG weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass im vorliegenden LBP der für die Eingriffsermittlung korrekte Biotoptypenbestand zugrunde gelegt wurde. Dies wurde seitens der Antragstellerin noch mal mit Schreiben vom 10.01.2019 bestätigt; bei der Erstellung der Unterlagen wurde der Bescheid der BR Düsseldorf zu der Entsorgungsanlage berücksichtigt. Eine Änderung des LBP ist daher nicht erforderlich.

Argument 11
Mit Schreiben vom 29.05.2012 hat die Stadt Langenfeld unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Beratung und Beschlussfassung des zuständigen Bau- und Verkehrsausschusses am 21.06.2012 fristgerecht Stellung genommen.

Ergänzend teile ich Ihnen nun mehr mit, dass der Bau- und Verkehrsausschusses in seiner gestrigen Sitzung am 21.06.2012 die Stellungnahme der Stadt Langenfeld vom 29.05.2012 zustimmend zur Kenntnis genommen hat.

Gegenäußerung zu Argument 11
Wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 29.07.2015

Argument 1 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Zunächst ist festzustellen, dass die zum o.g. Planfeststellungsverfahren abgegebene Stellungnahme der Stadt Langenfeld vom 29.05.2012 uneingeschränkt aufrechterhalten wird und die im Erörterungstermin hierzu keinen Ausgleich der Meinungen erzielt worden ist.

Zum Deckblattverfahren nimmt die Stadt Langenfeld wie folgt Stellung:

Es ist grundsätzlich anzumerken, dass Gründe für die im Deckblattverfahren vorgenommenen Änderungen, Streichungen und Ergänzungen nicht oder nicht in nachvollziehbarem Umfang dargelegt werden. Die zu Information beigefügte Kurzbeschreibung der Planänderung, mit dem an mehreren Stellen einfachen Verweis auf „diverse“ Änderungen, Ergänzungen und Hinweise, die sich aus dem bisherigen Beteiligungsverfahren ergeben haben, ist nicht ausreichend aussagekräftig, das Erfordernis der Planänderung inhaltlich zu begründen. So bleibt selbst bei intensivem Studium der Antragsunterlagen z.B. offen, warum die neu geplanten Lärmschutzwände nicht wie ursprünglich geplant an der gleichen Stelle der bestehenden Lärmschutzwände errichtet werden können oder warum die Verlegung der Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH erforderlich und nun genau in der Trasse vorgesehen ist. Gerade die beiden beispielhaft genannten Änderungen lösen aber umfangreich neue oder geänderte Eigentumsbetroffenheiten aus.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 29.07.2015
Die Vorhabenträgerin hat die Anregungen der Stadt geprüft und soweit möglich berücksichtigt. So wurde zum Beispiel für die seitens der Stadt im Erörterungstermin für problematisch erklärte Belichtung des ehemaligen Empfangsgebäudes eine andere Lösung gefunden.

Mit den Planfeststellungsunterlagen und entsprechend auch den Unterlagen zum 1. Deckblatt soll für alle potentiell Betroffenen die Möglichkeit geschaffen werden, die Betroffenheit zu erkennen sowie zu den Änderungen Stellung zu nehmen.

Dies ist aus Sicht des Vorhabenträgers mit der Detaillierung in den Unterlagen in sinnvoller Weise umgesetzt worden.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger den Vertretern der Stadt den aktuellen Sachstand noch vor der Offenlage vorgestellt hat. Die Planung wurde interessierten Anwohnern darüber hinaus im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung bekannt gemacht. Dabei wurde auch auf die Zwänge im Zusammenhang mit der veränderten Planung eingegangen. Ferner bestand für interessierte Bürger die Möglichkeit, im Rahmen einer Bürgersprechstunde auch nach einer ersten Prüfung der offengelegten Unterlagen spezielle Fragestellungen im Detail erläutert zu bekommen.

Die Verlegung der Ferngasleitung ist notwendig, da die bestehende Ferngasleitung in dem Bereich liegt, in dem der Bau des zusätzlichen Gleises erforderlich wird. Dabei sind Sicherheitsräume zu anderen baulichen Anlagen erforderlich. Dabei ist festzustellen, dass die Leitung zu großen Teilen lediglich in der Lage auf den einzelnen Fluren verlegt werden muss, sodass die Zahl neuer Grundstücksbetroffenheiten gering ist. Die Schallschutzwände mussten in Teilbereichen aufgrund von Zwängen im Zusammenhang mit der erforderlichen Gründung der neuen Schallschutzwände sowie den aktuellen Richtlinien bezüglich der Regelabstände zur Gleisachse von der Trasse weg verschoben werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Stellungnahme der Stadt Langenfeld vom 29.05.2012 im Verfahren (s.o.) berücksichtigt wurde. Weiter weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass sich die Planungsänderungen aus den Stellungnahmen/Einwendungen bzw. den Ergebnissen der Erörterungstermine ergeben (siehe B.1.3 bzw. Wortprotokolle der Erörterungstermine) haben.

Argument 2 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Ehemaliges Bahnhofsgebäude Bahnhofstr. 40:

Aus Sicht der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Langenfeld stellt nun die angestrebte Lösung eines Verzichts auf einen aktiven Schallschutz im Bereich des Baudenkmals Alter Bahnhof (Bahnhofstr. 40) zwar eine ausreichende Belichtung der bahnseitigen Räumlichkeiten sicher, führt jedoch zu einer deutlichen Überschreitung der zulässigen Immissionsrichtwerte bis zu 9 dB(A) am Tag und bis zu 15 dB (A) in der Nacht. Zudem befinden sich im ehemaligen Bahnhofsgebäude wie angegeben nicht nur Büros sondern auch Wohnungen. Ohne einen ausreichenden aktiven Schallschutz sehe ich eine Gefährdung des Baudenkmals in seiner jetzigen und künftigen Nutzung. Aus diesem Grund wird analog der Stellungnahme des LVR Amtes für Denkmalpflege im Rheinland vom 13.01.2014 angeregt, im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes eine 5 m hohe Lärmschutzwand aus transparentem Material vorzusehen, um den Aspekten der ausreichenden Belichtung, des Schallschutzes und der Beeinträchtigung des äußeren Erscheinungsbildes des Denkmals Rechnung zu tragen.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 29.07.2015

In Absprache mit dem Eigentümer des Grundstücks, wurde eine Belassung der bestehenden

Schallschutzwand im Bereich des Empfangsgebäudes vereinbart (km 20,207-20,244). Der Eigentümer sprach sich gegen eine Wand aus, da die Errichtung einer neuen Schallschutzwand aufgrund der bereits oben beschriebenen Zwänge auf seinem Grundstück erfolgen müsste. Nördlich und südlich des Empfangsgebäudes schließt die neue Schallschutzwand mit einer Höhe von 5,0 m über Schienenoberkante an die Bestandswand an.

Darüber hinaus wurde die Variante eines Anschluss der neuen Schallschutzwand an das Gebäude untersucht. Diese wurde seitens des Eigentümers sowohl aus Gründen des Denkmalschutzes als auch aus Gründen der Nutzbarkeit der Flächen zwischen der Schallschutzwand und dem ehemaligen Empfangsgebäude nicht gewünscht.

Für die Nutzungen innerhalb des ehemaligen Empfangsgebäudes werden, sofern erforderlich, passive Maßnahmen realisiert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt die Anregung der Stadt Langenfeld zur Kenntnis und weist darauf hin, dass der Verbleib der bereits bestehenden Schallschutzwand dem Denkmalschutz des Gebäudes am ehesten Rechnung trägt. Darüber hinaus bleibt somit auch der Bereich des Grünstreifens vor dem Gebäude (Gleisseite) weiterhin vollständig erhalten. Zwar wird durch den Erhalt der bestehenden Schallschutzwand eine zusätzliche Betroffenheit ausgelöst, diese bezieht sich jedoch auf das Gebäude selbst (3 WE). Im Übrigen ist der Belang des ausreichenden Schallschutzes der Nutzungen im denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude kein Belang, den die Stadt Langenfeld wirksam erheben kann.

Argument 3 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Mögliche Reflektionen an der lediglich 35 m langen, schallharten und transparenten Schallschutzwand in Richtung der westlich der Bahnlinie an der Straße „Auf der Klipp“ befindlichen Wohnbebauung, dürften hierbei nicht von erheblicher Relevanz sein, da die genannte Wohnbebauung „Auf der Klipp“ selbst im Zuge des Vorhabens mit einer 6 m hohen hochschallabsorbierenden Lärmschutzwand abgeschirmt wird.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Im Zuge des Variantenvergleichs möglicher Schallschutzlösungen im Bereich des Empfangsgebäudes wurden Vergleichsrechnungen mit transparenten Wandelementen

durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass eine Schallschutzwand mit teilweise transparenten Wandelementen (0,0-2,0 m massiv, 2,0-5,0 m transparent) auf einer Länge von 55 m bereits geringfügige Veränderungen der Immissionen an den Wohngebäuden der Straße „Auf der Klipp“ hervorrufen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich die Untersuchungsergebnisse der Firma ISU Plan zur Verwendung von transparenten Wandelementen im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes vorlegen lassen. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verschlechterung der Lärmsituation auf der bahnlinken Seite durch die Verwendung der transparenten Wandelemente zu erwarten ist. Auf die Entscheidung zum Argument 2 der Stellungnahme vom 29.07.2015 wird verwiesen.

Argument 4 – Stellungnahme vom 29.07.2015
Eigentumswechsel: Mit Schreiben vom 18.06.2014 hat die Stadt Langenfeld der DB Projekt Bau GmbH bereits mitgeteilt, dass sie nicht mehr Eigentümerin des von der geplanten Verlegung der Open-Grid-Ferngasleitung betroffenen Flurstücks 102 in der Flur 27 der Gemarkung Reusrath (neue Flurstücksnummer 191) ist. Das Grunderwerbsverzeichnis ist dementsprechend anzupassen.

Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 29.07.2015
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt. Die seitens der Stadt Langenfeld benannte neue Eigentümerin wurde daraufhin am 10.07.2014 darüber informiert, dass es Änderungen zur bereits offengelegten Planung gibt, die auch ihr Flurstück betreffen. Im Zuge dessen wurde auch ein persönliches Gespräch angeboten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Eigentumsverhältnisse von der Antragstellerin aktualisiert worden sind.

Argument 5 – Stellungnahme vom 29.07.2015
Schutzabschnitt 1 rechts der Bahn (Ortslage Mehlbruch) Schallschutz Mehlbruch: Schon in

der Stellungnahme der Stadt Langenfeld vom 29.05.20125 wurde gefordert, entsprechend den Empfehlungen der Schalltechnischen Untersuchung auf der gesamten Länge dieses Schutzabschnittes eine 4m hohe Schallschutzwand planfestzustellen. Dieser Anregung wurde bislang nicht gefolgt. Im Gegenteil. Nun ist es sogar vorgesehen, in Teilbereichen die vorhandene 25 Jahre alte Lärmschutzwand gar nicht mehr zu erneuern, sondern die alte Lärmschutzwand stehen zu lassen. Es bestehen erhebliche Bedenken, dass die vorhandenen Lärmschutzwände die Anforderungen bezüglich der erforderlichen Schalldämmung und Absorption erfüllen. Es wird gefordert, auch im Bereich bestehender Lärmschutzwände mit ausreichender Höhe diese durch neue Lärmschutzwände zu ersetzten.

Gegenäußerung zu Argument 5 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Im Schutzabschnitt 1 rechts der Bahn (Ortslage Mehlbruch) ist nach wie vor aktiver Schallschutz in Form von bis zu 4 m hohen Schallschutzwänden vorgesehen, die an die bestehenden Schallschutzwände anschließen. Eine Erneuerung dieser Bestandswände ist im Rahmen des Projekts RRX nicht möglich. Seitens der Instandhaltung finden regelmäßige Inspektionen der Bestandswände und – je nach Zustand – gegebenenfalls erforderliche Erneuerungen statt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Hinsichtlich der Forderung nach einer durchgehend 4 m Hohen Schallschutzwand verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Entscheidung zum Argument 8 der Stellungnahme vom 29.05.2012. Hinsichtlich der Berücksichtigung bestehender Schallschutzwände weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass dieser Punkt im Erörterungstermin am 16.12.2015 umfassend erörtert worden ist. Die Firma ISU Plan (Erstellerin der schalltechnischen Untersuchung) machte diesbezüglich zahlreiche Angaben, die vom Verhandlungsleiter im Protokoll zusammengefasst wurden. Der Verhandlungsleiter hielt fest, dass sich die Lärmschutzwände erstens nicht „abnutzen“ und zweitens die heutigen Wände nicht besser absorbieren als die damals verbauten. Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich den Ausführungen des Gutachters an und weist darauf hin, dass es nach wie vor die Pflicht der Antragstellerin ist, die einwandfreie Funktion der Schallschutzwände sicherzustellen. Die Forderung, bestehende Schallschutzwände durch neue Schallschutzwände zu ersetzen, wird daher seitens des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgewiesen.

Argument 6 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Zuwegung Heckenstraße: Ursprünglich war es vorgesehen, als Zuwegung zu Baustellenbereichen in Höhe der Bahn-km 20,8 bis 21,4 die Heckenstraße, die als städtischer Feldweg nach Norden von der Straße „Alter Knipprather Weg“ abzweigt, vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Auch in diesem Fall wird ohne jegliche Angabe von Gründen (s.o) im Deckblatt hiervon abgesehen und stattdessen ein anderer städtischer Feldweg (Flurstück 130, Flur 15, Gemarkung Berghausen) in Anspruch genommen, der jedoch keinerlei direkte Anbindung an eine gewidmete oder klassifizierte öffentliche Straße hat.

Gegenäußerung zu Argument 6 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Im Zuge der Umplanung des Wendehammers in km 21,240 wurde auch die Baustraße hin zu diesem Bereich nochmals betrachtet. Um die Betroffenheiten im Bereich des Parkplatzes sowie der Bus- und Taxihaltestellen am Bahnhof Langenfeld noch weiter zu minimieren wurde eine alternative Baustraße dargestellt. Diese würde über die Flur 15, Flurstück 37 sowie 139 und die Flur 47, Flurstück 129, alle in der Gemarkung Immigrath gelegen, in Richtung Süden verlaufend, eine direkte Anbindung an die Knipprather Straße (L 402) ermöglichen (vgl. Anlage 11, Plan 4 13 VA ST 102 B sowie angepasster Plan 4 13 VA GE 202 B).

Mit Bezug auf die Forderung der Stadt Langenfeld, die Zuwegung auf dem kürzesten Wege zu gestalten (vgl. lfd. Nr. 8 dieser Synopse) wird auf diese Änderung verzichtet und die Zuwegung entsprechend der ursprünglichen Planung gestaltet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Anlage 11 nicht im Rahmen des zweiten Deckblattverfahrens überarbeitet worden ist. Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes wurde daher eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.9) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 7 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Zudem wird in dem entsprechenden Grunderwerbsplan (Anlage 10.2 Plan 4 13 VA GE 202 B), die neu zu belastende Wegfläche nicht in der Farbe Blau als Änderung gekennzeichnet.

Gegenäußerung zu Argument 7 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Der entsprechende Plan ist der Synopse in korrigierter Form beigefügt. Mit Bezug auf die Forderung der Stadt Langenfeld, die Zuwegung auf dem kürzesten Wege zu gestalten (vgl. lfd. Nr. 8 dieser Synopse) wird auf diese Änderung verzichtet und die Zuwegung entsprechend der ursprünglichen Planung gestaltet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die Entscheidung zum Argument 6 der Stellungnahme vom 29.07.2015 wird verwiesen.

Argument 8 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Die Stadt Langenfeld fordert die Zuwegung zu den Baustelleneinrichtungen in dem betreffenden Abschnitt wie ursprünglich vorgesehen auf kürzestem Wege über die von der Straße „Alter Knipprather Weg“ abzweigende Heckenstraße vorzusehen.

Gegenäußerung zu Argument 8 – Stellungnahme vom 29.07.2015

Der Vorhabenträger kommt der Forderung nach und wird die Baustraße entsprechend der ursprünglichen Planung gestalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die Entscheidung zum Argument 6 der Stellungnahme vom 29.07.2015 wird verwiesen.

2. Deckblatt Stellungnahme vom 27.09.2017

Argument 1 – Stellungnahme vom 27.09.2017

Zunächst ist festzustellen, dass die zum o.g. Planfeststellungsverfahren abgegebene Stellungnahmen der Stadt Langenfeld vom 29.05.2012 und 29.07.2015 uneingeschränkt aufrechterhalten werden und in den Erörterungsterminen hierzu kein Ausgleich der Meinungen erzielt worden ist.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 27.09.2017

Seitens des Vorhabenträgers wurde sowohl im Ursprungsverfahren als auch im Rahmen des ersten Deckblatts auf eine entsprechende Berücksichtigung der Anregungen Wert gelegt, so

dass - soweit möglich - entsprechende Lösungen im Interesse des Referats (vgl. 1. Deckblatt Nr. 1) erarbeitet wurden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Stellungnahme der Stadt Langenfeld vom 29.07.2015 im Verfahren (s.o.) berücksichtigt wurde.

Argument 2 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Zum 2. Deckblattverfahren nimmt die Stadt Langenfeld wie folgt Stellung:
Wesentlicher Inhalt des 2. Deckblattverfahrens ist die geplante Verlegung einer derzeit auf der Westseite der Bahntrasse verlaufenden Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH auf die Ostseite zwischen der Rheinstraße im Süden und der Autobahn A 542 im Norden. Hierdurch sind einige private Eigentümer von Grundstücken erstmals, die Stadt Langenfeld als Grundstückseigentümerin in erhöhtem Maße von dem Vorhaben betroffen, da für die Verlegung der Ferngasleitung zusätzlicher Grunderwerb erforderlich ist. Grundsätzlich bestehen gegen die geplante Verlegung der Ferngasleitung in dem betreffenden Bereich keine Bedenken, wenn in diesem Zusammenhang auch der Forderung der Stadt Langenfeld aus ihrer ersten Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren vom 29.05.2012 Rechnung getragen wird, zwischen der Rheinstraße und der Autobahn A 542 zusätzlichen aktiven Lärmschutz vorzusehen.

Für diesen sog. ,,Schutzabschnitt 4 rechts der Bahn" hat die Stadt Langenfeld angeregt, im Rahmen der „Verhältnismäßigkeitsprüfung zur Effektivität und Wirtschaftlichkeit verschiedener Schallschutzvarianten" in der vergleichenden Darstellung verschiedener Varianten, den Bau eines 4 m hohen Lärmschutzwalls auf einer Länge von etwa 1.100 m aufzunehmen. Der von der Stadt Langenfeld vorgeschlagene Schallschutz hätte den Vorteil, dass die dauerhaften Kosten des „Besonders überwachten Gleises" nicht mehr anfallen und ein Vollschutz für alle ca. 1.000 betroffenen Anwohner von Gieslenberg erreicht wird. Zudem könnten die Lärmschutzwallflächen zusätzlich als naturschutzrechtliche Kompensationsflächen, gerade für den Artenschutz der vom Vorhaben betroffenen Zauneidechse, genutzt und somit der Eingriff in anderes Eigentum zur Durchführung bahnferner Kompensationsmaßnahmen vermieden werden.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass im Rahmen des ersten Deckblatts unter Punkt 9

die Situation beschrieben wurde, aus der hervorgeht, dass nach einer Untersuchung die Machbarkeit eines Lärmschutz-Walles in technischer Hinsicht nicht möglich ist. Die Kombination aus einer 220 m langen Lärmschutzwand und dem „Besonders überwachten Gleis“ stellt für alle Betroffenen entsprechend technischer Realisierungsmöglichkeiten die beste Variante dar.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Da die Forderung der Stadt Langenfeld bereits vorgetragen wurde, verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf seine Entscheidung zum Argument 9 der Stellungnahme vom 29.05.2012.

Argument 3 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Die Entsorgungskosten für die ohnehin im Rahmen des Baus anfallenden Bodenmassen, die sich laut Planfeststellungsunterlagen für diesen Planfeststellungsabschnitt auf allein 27.000 m^3 beziffern, würden ausreichen, bereits ca. 800 m des von der Stadt angeregten Lärmschutzwalls in der entsprechenden Höhe in diesem Abschnitt zu errichten. Zusätzlich könnten aus dem Planfeststellungsabschnitt Leverkusen die noch fehlenden Massen generiert werden.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Aufgrund der nicht möglichen technischen Realisierbarkeit eines Walles ist hier kein positiver Einfluss in kostentechnischer Sicht realisierbar.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Da die Ausführungen sich auf die bereits geäußerte Forderung nach einem Lärmschutzwall beziehen, verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf seine Entscheidung zum Argument 9 der Stellungnahme vom 29.05.2012.

Argument 4 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Im laufenden Planfeststellungsverfahren ist in der Erörterung der Einwendungen ein Lärmschutzwall seitens des Vorhabenträgers stets abgelehnt worden, da hierdurch zusätzliche Fremdgrundstücke betroffen wären. Durch die beabsichtigte Verlegung der Ferngasleitung ist es nun ohnehin erforderlich, diese Privatflächen in Anspruch zu nehmen,

so dass der Forderung der Stadt Langenfeld auf Errichtung des Lärmschutzwalls in diesem Bereich keine Argumente mehr entgegenstehen.

Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Durch die Verlegung der Ferngasleitung auf die bahnrechte Seite entsteht kein zusätzlicher Grunderwerb, da dieser neu entstehende Grunderwerb den auf der bahnlinken Seite entfallenden ersetzt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Da die Ausführungen sich auf die bereits geäußerte Forderung nach einem Lärmschutzwall beziehen, verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf seine Entscheidung zum Argument 9 der Stellungnahme vom 29.05.2012.

Argument 5 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Der Stadt Langenfeld ist es bewusst, dass die Ferngasleitung nicht durch einen Lärmschutzwall überbaut werden kann. Daher sollte der neue Lärmschutzwall zwischen der Bahntrasse und der Leitungstrasse angeordnet werden.

Gegenäußerung zu Argument 5 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Aufgrund von Vorgaben, die einen entsprechenden Mindestabstand zu der vorhandenen Leitung festsetzen, ist die Errichtung des Walles in diesem Bereich technisch nicht möglich.

Sofern der Wall außerhalb des Schutzstreifens platziert würde, wären - ohne eine entsprechende Notwendigkeit für die Maßnahme - zusätzliche Flächeninanspruchnahme erforderlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Da die Ausführungen sich auf die bereits geäußerte Forderung nach einem Lärmschutzwall beziehen, verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf seine Entscheidung zum Argument 9 der Stellungnahme vom 29.05.2012.

Argument 6 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Die Stadt Langenfeld erklärt sich weiterhin bereit, stadteigene Grundstücke in diesem Bereich für die Errichtung eines Lärmschutzwalles zur Verfügung zu stellen.

Gegenäußerung zu Argument 6 – Stellungnahme vom 27.09.2017
Der Vorhabenträger nimmt die Bereitschaft zur Kenntnis, kann aber vor dem Hintergrund der bereits beschriebenen Zwänge die Flächen nicht gemäß den Wünschen der Stadt nutzen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Da die Ausführungen sich auf die bereits geäußerte Forderung nach einem Lärmschutzwall beziehen, verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf seine Entscheidung zum Argument 9 der Stellungnahme vom 29.05.2012.

Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Stadt Langenfeld auch am ersten Erörterungstermin teilgenommen hat. Die Stadt führte als Untere Denkmalbehörde im Erörterungstermin neu aus, über eine transparente Lärmschutzwand im Bereich des unter Denkmalschutz stehenden ehemaligen Bahnhofsgebäudes nachzudenken. Das Eisenbahn-Bundesamt weist diesbezüglich darauf hin, dass mit der Stellungnahme der Stadt Langenfeld zum 1. Deckblattverfahren dieser Punkt erneut aufgegriffen wurde. Auf die diesbezüglich ergangene Entscheidung (Argument 2 – Stellungnahme vom 29.07.2015) wird verwiesen. Im Rahmen des Erörterungstermins wurde seitens der Stadt auch die Prognose der Streckenbelastung 2025 erneut in Frage gestellt und das Eisenbahn-Bundesamt aufgefordert die Plausibilität dieser zu prüfen. Das Eisenbahn-Bundesamt verweist diesbezüglich auf die Entscheidung zum Argument 4 der Stellungnahme vom 29.05.2012, die Ausführungen unter B.4.11.2 und hält abschließend fest, dass die Prognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist. Im Erörterungstermin wurde ebenfalls die Frage nach der Summenpegelbetrachtung erneut aufgebracht. Das Eisenbahn-Bundesamt verweist diesbezüglich auf die Entscheidung zum Argument 7 der Stellungnahme vom 29.05.2012. Hinsichtlich der erneut vorgebrachten Forderung nach einem RRX Halt in Langenfeld wird auf die Entscheidung zum Argument 2 der Stellungnahme vom 29.05.2012 verwiesen.

Die Stadt Langenfeld hat auch am zweiten Erörterungstermin teilgenommen. Die Stadt Langenfeld machte im zweiten Erörterungstermin erneut deutlich, dass sie die Planänderungen für nicht ausreichend begründet hält. Diesbezüglich verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Entscheidung zum Argument 1 der Stellungnahme vom 29.07.2015. Außerdem bekräftigte die Stadt Langenfeld ihre Forderung, transparente

Schallschutzwände im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes zu prüfen. Das Eisenbahn-Bundesamt verweist diesbezüglich auf die Entscheidungen zu den Argumenten 2 und 3 der Stellungnahme vom 29.07.2015. Erneut trug die Stadt Langenfeld auch Bedenken hinsichtlich des Erhalts bereits bestehender Lärmschutzwände vor. Das Eisenbahn-Bundesamt verweist diesbezüglich auf die Entscheidung zum Argument 5 der Stellungnahme vom 29.07.2015.

B.4.21.13 Stadt Monheim am Rhein (T 14)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 16.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben "Rhein-Ruhr-Express (RRX), Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3, Leverkusen-Rheindorf- Langenfeld-Berghausen" möchte ich hiermit nochmals die Position der Stadt Monheim am Rhein darstellen:

Wie schon in mehreren gemeinsamen Schreiben der Stadt Langenfeld Rheinland sowie der Stadt Monheim am Rhein an den Bundesverkehrsminister, den Landesverkehrsminister sowie die Deutsche Bahn AG mitgeteilt, steht die Stadt Monheim am Rhein dem Projekt des RRX grundsätzlich positiv gegenüber.

Die Städte Langenfeld und Monheim umfassen insgesamt mehr als 100.000 Einwohner/innen. Aber auch als prosperierende Wirtschaftsstandorte mit ihren jeweiligen Wohn und Gewerbeflächenentwicklungen, mit insgesamt nahezu 35.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen sowie einem sehr hohen· Anteil täglicher Berufspendler ist für beide Städte die Anzahl und Lage der künftigen Haltepunkte des RRX von zentraler Bedeutung.

Nach den uns vorliegenden Informationen sollen die Haltepunkte Köln und Düsseldorf durch den RRX im Viertelstundentakt verbunden werden. Hierbei ist u. a. auch die Aufgabe des heutigen Regionalhaltepunktes Düsseldorf-Benrath vorgesehen, wodurch sich schon eine deutliche Verschlechterung für die Städte Langenfeld Rhld. und Monheim am Rhein in der Anbindung an das überörtliche Schienennetz ergibt. Hieraus wächst die Gefahr, dass

heutige Nutzer des schienengebundenen Regionalverkehrs in Folge wieder auf das Auto anstelle der Bahn als Beförderungsmittel zurückgreifen werden, was sicherlich nicht der grundlegende Sinn dieser Planung sein kann. Diesbezüglich rege ich im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahrens an, nicht nur den bisherigen RE-Haltepunkt Düsseldorf-Benrath für den RRX zu erhalten, sondern u .a. auch den Bahnhof Langenfeld Rhld. zum Haltepunkt einer RRX Linie zu machen. Da im Endausbau auf der Strecke Düsseldorf-Hbf und Köln-Deutz insgesamt vier RRX Linien verkehren sollen gilt es zu untersuchen, ob nicht jede einzelne Linie unterschiedliche Zwischenhalte zugewiesen bekommt, um so die Anbindung der Region zu optimieren und zusätzliche Verkehre zu minimieren. Die vorgesehene Taktfrequenz von 15 Minuten wäre in den Hauptbahnhöfen Köln und Düsseldorf hierdurch nicht beeinträchtigt. Zum Beispiel könnte der RRX 1 in Düsseldorf-Benrath halten, der RRX 4 in Langenfeld, der RRX 5 in Leverkusen-Mitte und schließlich der RRX 6 in Köln-Mülheim.

Das Prinzip "nur wenige Haltepunkte für den RRX" wäre nicht durchbrochen und die Gesamtfahrzeit könnte eingehalten werden. Jedoch würde die Erschließungsmöglichkeit im Stundentakt aus Sicht der betroffenen Kommunen eine wesentliche Verbesserung der zurzeit in Planung befindlichen Konzeption darstellen. Schon heute ist im gültigen Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf das landesplanerische Ziel verankert, am Bahnhof Langenfeld wieder einen Haltepunkt des regionalen Schienenverkehrs einzurichten. Dieses Ziel könnte damit nachhaltig durch einem Haltepunkt des RRX in Langenfeld erreicht werden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Das Projekt RRX wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Maßnahmenpaket im Bedarfsplan des Bundes zum Ausbau der Schienenwege platziert. Die Planungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) richten sich an der vom BMVBS bereits 2006 veröffentlichten Studie zum RRX aus.

Im Rahmen dieser Studie wurden die überregionalen Vorteile des RRX mit regionalen Interessen sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis von Reisezeitbilanzen (Nutzen für Ein- und Aussteiger im Vergleich zum Nutzen für die durchfahrenden Fahrgäste) wurden in dieser Studie u.a. auch Festlegungen zu den Systemhalten des RRX getroffen. Die Ergebnisse der Realisierungsstudie wurden ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW bereits am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt.

Ein Abweichen hiervon würde die Förderung des Gesamtprojektes aus dem Bedarfsplan des Bundes massiv gefährden. Daher besteht keine Möglichkeit für die Aufnahme weiterer Systemhalte in das RRX-Konzept.

Ich bitte um Unterstützung der beschriebenen Vorgehensweise, damit der RRX seine Realisierungsperspektive aus dem Bedarfsplan des Bundes nicht verliert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Ausbau des Haltepunktes Langenfeld zum RRX Systemhalt nicht Antragsgegenstand ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antragsgegenstand hinaus ist ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage nicht möglich. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darüber hinaus darauf hin, dass mit dem Beschluss des Bundestags zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 2. Dezember 2016 der Halt in Düsseldorf-Benrath Teil des Ausbaukonzepts für den RRX wurde.

B.4.21.14 Stadtverwaltung Leverkusen (T 15)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 25.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1
Die Gebäude des Gutes Rosendahl (Masurenstr. 19 bis 21), westlich der Bahnlinie als auch die Gebäude Masurenstr. 27, 29, 35 und 37 östlich der Bahnlinie befinden sich in unmittelbaren Nachbarschaft der Grenze des Planfeststellungsabschnittes 1.2.

Laut der den Planfeststellungsunterlagen zur Information beigefügten schalltechnischen Untersuchungen ist davon auszugehen, dass bei den genannten Gebäuden an der Masurenstr. auf Leverkusener Stadtgebiet ebenfalls Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind. Die vorhandene Lärmschutzwand wird auf Langenfelder Stadtgebiet um einen 1/2 m auf 3 m erhöht.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die Berechnung der Beurteilungspegel wurde sowohl für alle relevanten Gebäude innerhalb der Baugrenzen des Planfeststellungsabschnitts (PFA) 1.3, als auch für alle relevanten

Gebäude außerhalb der Baugrenzen des PFA 1.3 (also im PFA 1.2) durchgeführt. Dabei kam folgender Berechnungsansatz zur Anwendung:

a) Für Gebäude innerhalb des PFA 1.3 wurde sowohl der Verkehr (Lärmemissionen) aus dem PFA 1.3 als auch der Verkehr aus dem angrenzenden PFA 1.2 für die Ermittlung der Beurteilungspegel berücksichtigt.

b) Für die Ermittlung der Beurteilungspegel der Gebäude aus dem benachbarten PFA 1.2 (Gebäude außerhalb der Baugrenzen) ist nur der Verkehr aus dem PFA 1.3 maßgeblich. Die angesprochenen Gebäude westlich und östlich der Bahnstrecke (Masurenstr. 19 bis 21 und 27, 29, 35 und 37) liegen demnach außerhalb der Baugrenzen des PFA 1.3, wurden aber im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum PFA 1.3 nach der obigen Maßgabe berücksichtigt und auf mögliche Grenzwertüberschreitungen untersucht. Auch hier wurde geprüft, ob aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffs in die Bahnstrecke eine wesentliche Änderung gemäß §1 (2) vorliegt. Dies ist für die genannten Gebäude nicht der Fall. Die Erhöhung der vorhandenen Schallschutzwand auf „Langenfelder Stadtgebiet“ begründet sich also ausschließlich aus den Lärmvorsorgeansprüchen aus den Lärmemissionen des PFA 1.3. Im Zuge der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung zum PFA 1.2 werden die genannten Gebäude an der Masurenstraße ebenfalls berücksichtigt. In diesem Fall liegen die Gebäude dann innerhalb des PFA 1.2 und werden nach dem Berechnungsansatz a) auf mögliche Grenz- Wertüberschreitungen untersucht. Auch hier erfolgt dann eine Abwägung und ggf. Dimensionierung aktiver Schallschutzmaßnahmen. Mit dieser Vorgehensweise ist somit auszuschließen, dass Gebäude an der Schnittstelle zweier Planfeststellungsabschnitte nicht ausreichend Berücksichtigung finden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf die Ausführungen der Antragstellerin und weist darauf hin, dass für den Planfeststellungsabschnitt 1.2 der Planfeststellungsbeschluss bereits am 08.10.2018, Az.: 64111-601ppa/002-2011#003 erteilt worden ist. Der Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.2 sieht u.a. auch aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Masurenstraße vor.

Argument 2

Weiterhin weise ich darauf hin, dass in den Unterlagen lediglich Aussagen vorliegen, dass Leitungen parallel zum Gleis verlaufen. Auf welche Art und Weise die Ölleitung der Infracor

GmbH und die Leitung der Eon Ruhrgas GmbH verlegt werden, wird leider nicht beschrieben. Belastbare Aussagen dazu wären im Planfeststellungsverfahren notwendigerweise darzustellen, da Leverkusen als Industriestandort auf eine gesicherte Infrastruktur angewiesen ist.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die im Rahmen der Leitungsrecherche erhaltenen Informationen zur Lage der Leitungen sind wenig detailliert. Daraus resultierend sind in der aktuellen Planungsphase keine Aussagen über die Notwendigkeit und, falls eine solche besteht, die Art der Umsetzung von Leitungen möglich.

Entsprechende Maßnahmen werden im Zuge der weiteren Planungsdetaillierung untersucht und berücksichtigt. Bei gefährdenden Leitungen erfolgt die Planung und Verlegung von Leitungen grundsätzlich in enger Abstimmung mit dem Leitungsträger, sodass eine Gefährdung der Infrastruktur ausgeschlossen werden kann.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Antragstellerin die bestehenden Leitungsanlagen in der Anlage 12 dargestellt hat. Die Antragsunterlagen wurden öffentlich ausgelegt und die jeweiligen Infrastrukturbetreiber konnten sich im Rahmen des Verfahrens äußern. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens muss die Antragstellerin auch Schutzabstände zu den Infrastrukturanlagen einhalten. Darüber hinaus wurden im Rahmen des Verfahrens auch Leitungsverlegungen beantragt. Diese sind in der Anlage 12 entsprechend dargestellt worden. Im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens werden diese beantragten Leitungsverlegungen genehmigt.

Argument 3

Die Untere Wasserbehörde weist darauf hin, dass die Trasse das Trinkwasserschutzgebiet der Energieversorgung Leverkusen (EVL), auch außerhalb Leverkusens im Bereich des Teilabschnitts PFA 1.3 durchquert. Es wird von hier empfohlen, die EVL im Verfahren zu beteiligen, wenn bislang eine Beteiligung noch nicht erfolgt ist.

Es ist sinnvoll und nachvollziehbar, Planfeststellungsverfahren in Planfeststellungsabschnitte (PFA) zu unterteilen. Die Verfahren zu den einzelnen -PFA sind rein formal aber unabhängig. Es ist daher durchaus möglich, dass Abschnitte planfestgestellt und umgesetzt werden, wohingegen Verfahren anderer Abschnitte Verzögerungen erleiden. Es muss daher

sichergestellt sein, dass in den Grenzbereichen zu anderen Planfeststellungsabschnitten Vorkehrungen getroffen werden, die die Interessen der Betroffenen auch in diesem Fall wahren.

Gegenäußerung zu Argument 3
Dieser Empfehlung wird gefolgt. Die Energieversorgung Leverkusen hat im Rahmen des Verfahrens Stellung genommen. Ihre Belange wurden entsprechend berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass die Energieversorgung Leverkusen GmbH Co. KG sich zum Verfahren (s.u.) geäußert hat. Hinsichtlich der Forderung sicherzustellen, dass in den Grenzbereichen zu anderen Planfeststellungsabschnitten Vorkehrungen getroffen werden, die die Interessen der Betroffenen wahren, wird seitens des Eisenbahn-Bundesamt darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Anhörungsverfahrens die angrenzende Gemeinde Leverkusen gehört wurde. Somit konnte sie zum benachbarten Planfeststellungsabschnitt 1.3 ihre Stellungnahmen abgeben.
Das Eisenbahn-Bundesamt weist abschließend darauf hin, dass die Stadtverwaltung Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung auch am ersten Erörterungstermin am 22.01.2014 teilgenommen hat. Die Stadtverwaltung teilte während des Erörterungstermins mit, dass ihre Anregungen von der Bahn berücksichtigt worden seien.

B.4.21.15 Landeseisenbahnverwaltung NRW (T 16)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 24.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1
Ich habe den Antrag der DB ProjektBau GmbH geprüft und komme zu dem Ergebnis, dass Aufgabenbereiche der Landeseisenbahnverwaltung nicht berührt werden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass gemäß ihrer Mitteilung Aufgabenbereiche der Landeseisenbahnverwaltung durch RRX-PFA 1.3 nicht berührt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.16 Bahnen der Stadt Mohnheim (T 17)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 16.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Das Anschlussgleis der BSM GmbH im Bahnhof Langenfeld muss grundsätzlich während der Bauzeit befahrbar sein. Ggf. anfallende Sperrpausen müssen mit den BSM abgestimmt werden. Die Vergrößerung der Betriebslänge des Gleises 55 muss auch mit einer Vergrößerung der Nutzlänge, die mind. 700 m betragen sollte, verbunden sein. Des Weiteren bitten wir um Angabe, ob das Gleis 6 (Abstellgleis/Ausziehgleis) weiter erhalten bleibt.

Gegenäußerung zu Argument 1

Das Anschlussgleis ist während der Bauzeit prinzipiell befahrbar. Unvermeidbare Sperrpausen werden im Rahmen einer übergreifenden Bauablaufplanung mit der DB Netz AG abgestimmt und vereinbart. Dabei wird DB Netz AG auch die Belange der Gleisanschließer unter Berücksichtigung vertraglicher Vereinbarungen und durch die Baumaßnahme zwingend erforderlicher Einschränkungen vertreten. Das Gleis 55 / 50 erhält durch den Umbau eine Nutzlänge von mindestens 750 m. Das Gleis 6 ist gegenwärtig stillgelegt und wird zurückgebaut. Der dadurch verfügbare Raum neben Gleis 50 wird für einen Bahnseitengraben, der zur Entwässerung des verlängerten Gleises erforderlich wird, in Anspruch genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderungen der BSM GmbH hinsichtlich der grundsätzlichen Befahrbarkeit des

Anschlussgleises und der Abstimmung der Sperrpausen wurde vom Eisenbahn-Bundesamt als Nebenbestimmung (vgl. A.4.12) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Hinsichtlich der Forderung nach einer Nutzlänge des Gleises 55 von mind. 700 hat die Antragstellerin mitgeteilt, dass das Gleis 55/50 durch den Umbau eine Nutzlänge von mindestens 750 m haben wird. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass in der Anlage 4 das Gleis 55/50 entsprechend dargestellt wurde. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist diesbezüglich daher nicht erforderlich.

B.4.21.17 Eisenbahn-Unfallkasse (T 19)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 21.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Zu den uns vorliegenden Planungsunterlagen zum o.g. Vorhaben nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Gefährdungsbeurteilung

Für die geplante Baumaßnahme ist vor Aufnahme der Arbeiten eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) aufzustellen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Hinweise hinsichtlich der Einhaltung der Sicherheitsmaßnahmen zum Schutze aller Beteiligten werden selbstverständlich berücksichtigt:

Vor Aufnahme der Arbeiten wird eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) beziehungsweise ein möglicherweise zukünftig vorgeschriebenes Äquivalent aufgestellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.13) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 2

2. Arbeiten im Bereich von Gleisen

Zur Abwendung von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ist bei Arbeiten im Gleisbereich während der Baumaßnahme die Unfallverhütungsvorschift "Arbeiten im Bereich von Gleisen" (GUV-V D33) zu beachten.

Gegenäußerung zu Argument 2
Bei Arbeiten im Bereich von Gleisen wird die Unfallverhütungsvorschrift GUV-V D33 beziehungsweise ein möglicherweise zukünftig vorgeschriebenes Äquivalent beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.13) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 3
Stellungnahme Einwender:
3. Sicherheitsraum
Nach § 5 der Unfallverhütungsvorschrift "Eisenbahnen" (GUV-V D30.1) muss neben jedem Fahrbereich auf einer Seite ein ausreichend bemessener Bereich vorhanden sein, in den Beschäftigte vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können (Sicherheitsraum). Der Sicherheitsraum muss mindestens 2,00 m hoch, erkennbar und sicher erreichbar sein. Die notwendige Mindestbreite ist in Abhängigkeit von den zulässigen maximalen Fahrgeschwindigkeiten der Schienenfahrzeuge auszulegen. Einbauten in den Sicherheitsraum sind nur dann zulässig, wenn die Beschäftigten den verbleibenden Sicherheitsraum ohne Schwierigkeiten erreichen können. Die Standfläche im Sicherheitsraum muss ein sicheres Stehen ermöglichen, d.h. der Sicherheitsraum muss grundsätzlich außerhalb des geneigten Bereichs der Schotterflanke liegen.

In Bereichen, in denen die geforderten Mindestabstände unterschritten werden oder Einbauten auf Grund ihrer Längsausdehnung die Ausweichmöglichkeit für Beschäftigte behindern, muss durch Gleissperrung sichergestellt werden, dass Schienenfahrzeuge nicht betrieben werden, wenn sich Beschäftigte hier aufhalten.

An Hand der zu erstellenden Betriebsanweisung sind alle Beschäftigten zu unterweisen, die in den betreffenden Streckenabschnitten tätig werden können.

Die betreffenden Bereiche sind an den möglichen Zugängen zu kennzeichnen. Folgende Beschilderung ist vorzusehen:

Verbotszeichen P006 "Zutritt für Unbefugte verboten" nach der Technischen Regel für Arbeitsstätten "Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung" Anlage 1 Nr. 1 ASR A 1.3. Das Zusatzzeichen (Grundfläche weiß) nach Abschnitt 5.1 Tab.1 ASR A 1.3 ist mit der Zusatzinformation "Betreten nur bei Gleissperrung - Sicherheitsraum nicht vorhanden" zu beschriften.

Gegenäußerung zu Argument 3
Die Bestimmung zum Sicherheitsraum nach GUV-V D30.1 beziehungsweise die Vorgabe eines möglicherweise zukünftig vorgeschriebenen Äquivalentes werden eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.13) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.21.18 LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland (T 25)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 23.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1
Wie Sie in Ihrem Erläuterungsbericht für den Ausbau der Bahnstrecke Köln - Düsseldorf-Duisburg - Essen - Bochum - Dortmund für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) bereits darstellen, ist von den Planungen im o. g. Planfeststellungsabschnitt 1.3 das ehem. Empfangsgebäude des Bahnhofs (Bahnhofsstr. 40) als Baudenkmal betroffen.

Das Gebäude ist nach Verlegung der Bahnhofsfunktionen in eine Wohnnutzung überführt worden. Wir regen daher an, die Planung der - gegenüber dem Baudenkmal vorgesehenen - neuen Lärmschutzwand, dahingehend zu prüfen bzw. weiterzuführen, dass die Nutzung des Baudenkmals durch keine erhöhten Lärmbelastungen belastet oder eingeschränkt wird.

Gegenäußerung zu Argument 1
Das Gebäude befindet sich im Bereich km 20,2 bis 20,3. Für diesen Bereich liegt eine

wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV, § 1 vor. Die insgesamt drei Teilgebäude der Bahnhofstr. 40 wurden als allgemeines Wohngebiet berücksichtigt.

Auf diesem Streckenabschnitt ist gemäß schalltechnischer Untersuchung ein Neubau einer 5 m hohen Schallschutzwand anstelle der aktuellen 2 m hohen Wand vorgesehen. Diese Schallschutzwand ermöglicht den sog. „Vollschutz“ der drei Teilgebäude der Bahnhofstr. 40. Somit liegen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, § 2 vor. Weitere Maßnahmen der Lärmvorsorge sind nicht notwendig. Es findet eine Verbesserung der heutigen Schallsituation statt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Hinsichtlich der Anregung des LVR-Amt für Denkmalpflege weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass im Rahmen des Verfahrens (1. Deckblatt) der Schallschutz für das denkmalgeschützte Gebäude unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes überarbeitet worden ist. Die Planung sieht mit dem 1. Deckblatt den Verbleib der bereits bestehenden Schallschutzwand vor. Diese Planung trägt dem Denkmalschutz des Gebäudes am ehesten Rechnung. Darüber hinaus bleibt somit auch der Bereich des Grünstreifens vor dem Gebäude (Gleisseite) weiterhin vollständig erhalten. Auf die Ausführungen des Eisenbahn-Bundesamtes hinsichtlich der Stellungnahme der Stadt Langenfeld wird verwiesen.

B.4.21.19 Geologischer Dienst NRW (T 27)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 23.05.2012
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 14.07.2015
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Aus geowissenschaftlicher Sicht nehme ich zu dem Plan hier Stellung:
Ingenieurgeologie
Standsicherheit der Böschungen
Der Neubau eines geplanten vierten Gleises wird aus betrieblichen Gründen westlich der bestehenden Strecke 2650 angeordnet (siehe Erläuterungsbericht Kap. 6.3.2). Im Bereich etwa von Station km 18,3 bis km 18,8, südlich der A 542, verläuft die bestehende Strecke in einem geringen Abstand von etwa 20 m an einer Abgrabung entlang ("Widdau").

In einem Abstand von etwa 7 m zur Böschungskrone der Abgrabung verläuft ein Weg. Dieser soll gemäß dem Baustraßenkonzept östlich und südlich der Abgrabung ohne weitere Maßnahmen als Baustraße genutzt werden (siehe Anlage 11 des Antrags). Der Neubau eines vierten Gleises westlich der bestehenden Strecke würde den Abstand der DB-Strecke zur bestehenden Abgrabung um etwa 4 m verringern.

Ergänzend zu den Ausführungen in Kapitel 6. 6 des Geotechnischen Berichts vom 12.04.2012 (Anlage 18) ist auch für den Bereich der bestehenden Abgrabung die Standsicherheit detailliert zu untersuchen und zu bewerten. Insbesondere ist eine Beurteilung der Sicherheitsabstände erforderlich. Es ist ein Verformungsnachweis vorzulegen und sicherzustellen, dass die durch den Bau und den Betrieb auftretenden Verformungen sowohl für das Gleisbauwerk als auch die Böschung unschädlich sind.

Gegenäußerung zu Argument 1

Der Weg an der Abgrabung soll während der Baumaßnahme zur Andienung der Baustelle durch Bau- und Bauüberwachungsfahrzeuge benutzt werden. Für diesen Weg ist dem Vorhabenträger keine Lastbeschränkung und kein Park- bzw. Halteverbot bekannt, so dass man davon ausgehen muss, dass für fahrende bzw. auf dem Weg stehende Fahrzeuge aller Art eine Gefährdung durch die geometrischen Verhältnisse an der Abgrabung (Böschungsneigung und Lage des Weges zur Böschungskante) auszuschließen ist.

Gleichwohl wird der Hinweis zum Anlass genommen, im Rahmen der weiteren Planung die Böschungsgeometrie aus den der DB ProjektBau GmbH zur Verfügung stehenden Daten zu ermitteln und eine Standsicherheitsberechnung an einem maßgebenden Querschnitt zu veranlassen. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Berechnungen werden für Lastfahrten ggf. Einschränkungen zur Nutzung des Weges bzw. für Teile des Weges mit entsprechender Beschilderung auf beiden Seiten des Weges festgelegt.

Ferner wird der Vorhabenträger im Rahmen der vertiefenden Planung auf der Grundlage der gültigen Normen und der Richtlinien der DB mit den Vermessungsergebnissen Verformungs- bzw. Standsicherheitsberechnungen für das vierte Gleis durchführen. Diese können dem Einwender gerne zur Kenntnisnahme vorgelegt werden. Sollte wider Erwarten in den Berechnungen eine unzureichende Sicherheit gegen Böschungsbruch ausgewiesen werden, werden konstruktive Maßnahmen zur Sicherung der Gebrauchstauglichkeit des Verkehrsweges geplant.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage des Geologischen Dienstes wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.14) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 2

Erdbebeneinwirkungen

Nach der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland, Nordrhein-Westfalen 1 : 350 000 (Juni 2006) zu DIN 4149 (April 2005) - Bauten in deutschen Erdbebengebieten- befindet sich das Gebiet des PFA 1.3 in der Gemeinde Langenfeld in den Gemarkungen Reusrath und lmmigrath und damit in der Erdbebenzone 1, Untergrundklasse T. Bei der Standsicherheitsuntersuchung sind somit entsprechende Lastannahmen zu treffen.

In Kap. 5.4 des Geotechnischen Berichts findet man die Aussage "Eine Empfindlichkeit der anstehenden Böden im PFA 1.3 gegen Verflüssigung ist nicht gegeben". Diese Aussage ist anhand entsprechender Untersuchungsergebnisse detailliert zu erläutern.

Gegenäußerung zu Argument 2

In Bezug auf die Hinweise zum Thema Erdbebeneinwirkungen wird darauf hingewiesen, dass die DIN 4149 nicht mehr gültig ist. Die Norm wurde im Dezember 2010 durch DIN EN 1998 ersetzt. Die DIN EN 1998-5:2010-12 „Auslegung von Bauwerken gegen Erdbeben – Teil 5: Gründungen, Stützbauwerke und geotechnische Aspekte“ fordert unter anderem eine Untersuchung der Empfindlichkeit gegen Verflüssigung, wenn „die anstehenden Böden ausgedehnte Schichten oder dicke Linsen von losem Sand enthalten, mit oder ohne Schluff/Ton-Feingehalt, unterhalb des Grundwasserspiegels, und wenn der Grundwasserspiegel in der Nähe der Bodenoberfläche liegt. Diese Untersuchung muss für die während der Lebenszeit des Bauwerks vorherrschenden Freifeld-Standortbedingungen (Bodenoberfläche, Höhenlage des Grundwasserspiegels) durchgeführt werden.“

Im Bereich von km 18,300 bis km 18,800 liegt die Bodenoberfläche nach den Befliegungsdaten etwa zwischen den Koten 44,5 m NN bis 45,5 m NN. Die Grundwasseroberfläche wurde während der Baugrunderkundung 2011 unterhalb der Kote 38 m NN angetroffen. Damit kann der Grundwasserspiegel nicht als nah der Bodenoberfläche angenommen werden. Während eines Telefonats mit Ihrem Herrn H. wurde auf Nachfrage ein signifikant hoher Grundwasseranstieg in der Abgrabung künftig nicht erwartet.

Die zur Feststellung der Lagerungsdichte in diesem Bereich für die Gründung der Lärmschutzwände durchgeführten Schweren Rammsondierungen (DPH) mussten wegen hoher Sondierwiderstände (Schlagzahlen n10, DPH > 100) alle zwischen 5 bis 6 m unter Geländeoberfläche abgebrochen werden. Als Beleg für diese Angaben s. beil. Anlage: (Rammsondierungsdiagramme aus dem betreffenden Bereich). Die Sande unter der oberflächennahen Lehmschicht sind mit Schlagzahlen n_{10} zwischen 10 und 20 bis zur Abbruchteufe der Rammsondierungen als mitteldicht bis dicht gelagert zu beurteilen. Ausgedehnte Schichten von „losem Sand“ konnten bis zur Endteufe der Aufschlüsse zwischen 6 m bis 8 m unter Geländeoberfläche nicht angetroffen werden.

Die Ergebnisse der Rammsondierungen und der Grundwasserstände begründen aus Sicht des Vorhabenträgers bis dato einen Verzicht auf vertiefende Untersuchungen bezüglich Erdbebengefährdung.

Für die Planung und Bemessung von Geotechnischen Bauwerken, Hoch- und Ingenieurbauwerken werden die Festlegungen in den gültigen Normen, soweit relevant, berücksichtigt. Bei Erfordernis wird zudem ein Sachverständiger auf dem Gebiet der Baugrunddynamik bzw. Erdbebenforschung eingeschaltet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass die Erwiderung der Antragstellerin umfassend und plausibel in ihren Aussagen ist. Die Norm DIN 4149, auf die sich der Geologische Dienst beruft, ist 2010 durch die DIN EN 1998 ersetzt worden. Die Antragstellerin zitiert die DIN EN 1998, die eine Untersuchung der Empfindlichkeit gegen Verflüssigung fordert, wenn die anstehenden Böden Schichten von losem Sand unterhalb des Grundwasserspiegels enthalten und wenn der Grundwasserspiegel in der Nähe der Bodenoberfläche liegt. Die zur Feststellung der Lagerungsdichte durchgeführten schweren Rammsondierungen mussten alle zwischen 5 – 6 m unter Geländeoberfläche wegen hoher Sondierungswiderstände abgebrochen werden; daher liegt hier kein loser Sand vor. Die Sande unter der oberflächennahen Lehmschicht (oberhalb des Grundwasserspiegels) sind lt. Antragstellerin bis zur Abbruchteufe der Rammsondierungen als mitteldicht bis dicht gelagert zu beurteilen. Die Antragstellerin belegt, dass der Grundwasserspiegel nicht in der Nähe der Bodenoberfläche liegt. Somit dokumentiert hier die vorliegende Erwiderung in detaillierter und nachvollziehbarer Form, dass eine Empfindlichkeit der anstehenden Böden im PFA 1.3 gegen Verflüssigung (Kap. 5.4 Geologischer Bericht) nicht gegeben ist. Vertiefende Untersuchungen bezüglich Erdbebengefährdung sind daher im Rahmen der Planfeststellung nicht durchzuführen.

Argument 3

In Bezug auf das Schutzgut Grundwasser rege ich Folgendes an

Da mehrere Wasserschutzgebiete von der Trasse tangiert werden, sind die entsprechenden Versorgungsunternehmen in dem Verfahren zu beteiligen. Sollten neue Grundwassermessstellen (eventuell als Ersatzmaßnahme) errichtet werden, sind die Daten (Schichtenverzeichnisse, Ausbaupläne) dem Geologischen Dienst NRW zu übermitteln. Dies gilt auch für Anodenbohrungen, soweit sie erforderlich sind.

Gegenäußerung zu Argument 3

Das betroffene Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim hat im Rahmen des Verfahrens bereits umfangreich Stellung genommen. Wenn neue Grundwassermessstellen errichtet werden, werden die Daten (Schichtenverzeichnisse, Ausbaupläne) dem Geologischen Dienst NRW übermittelt. Dies gilt auch Anodenbohrungen, soweit sie erforderlich sind.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim im Rahmen des Verfahrens eine Stellungnahme abgegeben hat. Auf die Stellungnahme T 33 wird verwiesen. Die vom Geologischen Dienst aufgeführte Auflage hinsichtlich der Grundwassermessstellen wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

<u>1. Deckblatt Stellungnahme vom 14.07.2015</u>

Argument 1 – Stellungnahme vom 14.07.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrem Schreiben bitten Sie mich, zu den erfolgten Änderungen im Rahmen eines Deckblattverfahrens Stellung zu nehmen.

Dazu merke ich an:

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 14.07.2015

entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 – Stellungnahme vom 14.07.2015
Bodenschutz

Im Vergleich zu der Ursprungsplanung werden wesentlich größere Bauflächen in Anspruch genommen (mit leichten Abweichungen der Zahlen: im Erläuterungsbericht [Kap. 11 "Umweltauswirkungen", Pkt. 11 .2 "Bedarf an Grund und Boden", S. 93] und im Landschaftspflegerischen Begleitplan -Erläuterungsbericht- [S. 151] 5,60 ha statt ursprünglich 2,51 ha, demgegenüber im Landschaftspflegerischen Begleitplan-Erläuterungsbericht- [S. 91] Rekultivierung auf Bauflächen im Umfang von 5,93 ha statt ursprünglich 3,22 ha). Gleichzeitig wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan -Erläuterungsbericht- (S. 79)ausgeführt:
"Unter Berücksichtigung der in Kap. 5 genannten Vermeidungsmaßnahmen ist jedoch davon auszugehen, dass es baubedingt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung beim Schutzgut Boden kommt. Baubedingte Bodeninanspruchnahmen stellen somit keinen Konflikt dar."

Dieser Aussage kann zugestimmt werden, wenn die vorgesehene Ökologische Baubegleitung (vgl. Landschaftspflegerischen Begleitplan -Erläuterungsbericht-, S. 1 04f) auch die Belange des abiotischen Schutzgutes Boden qualifiziert mit wahrnimmt und baubedingte Eingriffsfolgen damit tatsächlich auf ein Mindestmaß reduziert werden können.
Unter dieser Voraussetzung bestehen keine Bedenken gegen die geänderte Eingriffs- und Kompensationsplanung.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 14.07.2015
Die Ökologische Baubegleitung bzw. gem. EBA-Leitfaden, Teil VII, die „Umweltfachliche Bauüberwachung“ berücksichtig neben den Belangen des Naturschutzes und des Immissionsschutzes auch die Belange des Boden- und Gewässerschutzes. Es wird zugesagt, dass eine fachlich geeignete Umweltfachliche Baubegleitung das Vorhaben begleiten wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass entsprechend Anlage 2 des EBA-Leitfadens, Teil VII die Umweltfachliche Bauüberwachung neben der Einhaltung

projektspezifischer Auflagen auch die Einhaltung allgemeiner Umweltvorschriften kontrolliert. Aufgrund der umfangreichen Darstellung der Aufgaben der Umweltfachlichen Bauüberwachung ist eine Ergänzung nicht erforderlich. Die Umweltfachliche Bauüberwachung wurde darüber hinaus auch vom Eisenbahn-Bundesamt in der Nebenbestimmung A.4.4 angeordnet.

Argument 3 – Stellungnahme vom 14.07.2015

Ingenieurgeologie

ln Kap. 7 des Erläuterungsberichtes "Geplante Bautechnische Maßnahmen" unter Punkt 7.3 "Fremdleitungen" wird vom Antragsteller ausgeführt, dass neben dem Bau des 4. Gleises auch die Umverlegung der Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH im Bereich km 18,421 bis km 19,11 0 erforderlich ist. Im Bereich des Widdauen Sees ist vorgesehen, diese Leitung durch eine Spundwand zu sichern.

Die Antragsunterlagen enthalten neben einer zeichnerischen Darstellung der Planänderungen keine weiteren Angaben oder ergänzende Untersuchungen. Die in meiner Stellungnahme vom 23.05.2012 (31 .11 0/2483/2012) gegebenen Hinweise und Empfehlungen gelten weiterhin unverändert. Auch zu der geänderten Planung sind entsprechende geotechnische Nachweise vorzulegen. Diese sind durch einen Sachverständigen für Geotechnik zu prüfen.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 14.07.2015

Die geologischen Nachweise werden im Rahmen der weiteren Planung durchgeführt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass mit den Planunterlagen zum 2. Deckblattverfahren die Ferngasleitung auf die bahnrechte Seite verlegt werden soll. Dadurch kann auf die Spundwand verzichtet werden. Geotechnische Nachweise hierfür sind daher nicht erforderlich. Die Forderung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Forderungen aus der Stellungnahme vom 23.05.2012 verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die diesbezüglich ergangenen Entscheidungen (s.o.).

Argument 4 – Stellungnahme vom 14.07.2015

Erdbebengefährdung

Die Aussagen zur Erdbebengefährdung in Kap. 13 des Erläuterungsberichtes "Baugrundverhältnisse und Hydrogeologie" unter Punkt 13.5 "Erdbebengefährdung" sind nicht ausreichend. Meine Stellungnahme vom 23.05.2012 (31 .11 0/2483/2012) gilt weiterhin.

Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 14.07.2015
Bezüglich der Erdbebengefährdung gibt es aus Sicht der Vorhabenträgerin resultierend aus dem Deckblatt keine veränderte Betroffenheit. In diesem Zusammenhang wird auf die Erwiderung in der synoptischen Gegenüberstellung vom 17.12.2013 verwiesen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Auf die Entscheidung zum Argument 2 der Stellungnahme vom 23.05.2012 wird verwiesen.

B.4.21.20 Regionalforstamt Bergisches Land (T 28)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 24.04.2012
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 27.07.2015
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Waldflächen kommen in diesem Abschnitt nicht vor, so dass keine Bedenken bestehen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die Aussage, dass seitens des Regionalforstamtes keine Bedenken bestehen, wurde zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

<u>1. Deckblatt 27.07.2015</u>

Argument 1 – Stellungnahme vom 27.07.2015
Durch die Planänderung sind forstrechtliche Belange nicht betroffen.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 27.07.2015

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.21 Der Direktor der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen als Landesbeauftragter (T 29)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 25.05.2012
-	Stellungnahme vom 29.11.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Zu dem Vorhaben bestehen aus unserer Sicht folgende Bedenken und Anregungen.

Die Maßnahme A1 CEF wurde in der Flur 12 auf den Flurstücken 165, 167 und 169 in ein Vorgewende hineingeplant. Die Bewirtschaftung der nördlich angrenzenden Ackerflächen wird dadurch deutlich beeinträchtigt und ist agrarstrukturell nicht wünschenswert. Die Bewirtschafter müssten die Ausgleichsfläche regelmäßig überfahren und auch die Zwischenlagerung z.B. von Zuckerrüben und die Abfuhr der Erntegüter über diese Maßnahme hinweg realisieren. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, wenn die Maßnahme auf dem Flurstück 167 parallel und angrenzend zum Flurstück 161 durchgeführt wird. Zu der Maßnahme A 2, Blühstreifen und A 3, Brachestreifen regen wir an, dass die Lokalisierung nicht dauerhaft auf der gleichen Parzelle realisiert werden muss. Solche, in die Bewirtschaftung integrierte Maßnahmen leben davon, dass sie im Rahmen der Fruchtfolge mitwandern können. Für die dauerhafte Sicherung und Realisierung solcher Maßnahmen regen wir an, diese zusammen mit der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft http://www.rheinische-kulturlandschaft.de/ umzusetzen.

Gegenäußerung zu Argument 2
Maßnahme A 1CEF
Die Maßnahme A 1CEF ist eine artenschutzrechtliche Maßnahme und räumlich wenig flexibel. Um eine Bewirtschaftung der nördlich an die Maßnahmenfläche A 1CEF angrenzenden Ackerfläche auch weiterhin zu ermöglichen und um den Flächenzuschnitt

weiter zu optimieren, wurde die Maßnahme neu abgegrenzt (siehe beiliegender Maßnahmenübersichtsplan). Die Optimierung der Fläche wurde darüber hinaus aufgrund der Einwendungen der Naturschutzbehörden (OLB, ULB) vorgenommen, mit denen die Anpassung der Fläche bereits abgestimmt ist. Durch die neue Abgrenzung der Maßnahme A 1CEF ist ein Erreichen der vom Einwender angesprochenen, nördlich angrenzenden Fläche nach wie vor möglich. Das Maßnahmenziel „Herstellung von Zauneidechsenhabitaten, die die Funktion der bau- und anlagebedingt beanspruchten Habitate vor Baubeginn, d.h. vor Eingriffsbeginn erfüllen“, wird zusammen mit Maßnahme A 7CEF nach wie vor erreicht. Aufgrund der angepassten Lage ist sogar eine verbesserte Vernetzung (Anbindung an bestehende Ruderalstrukturen im Bereich der östlich angrenzenden Gehölzfläche) der Maßnahmenfläche mit bestehenden Zauneidechsenlebensräumen im Bereich bzw. entlang des Bahnkörpers möglich.

Vom Flächenumfang her hat sich die Maßnahme von 0,33 ha auf 0,78 ha vergrößert. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass Maßnahme A 3CEF (Anlage einer Schwarzbrache) vollständig aus den Unterlagen herausgenommen wird (s.u.) und aus den Eingriffs-Ausgleichsbilanzen herausfällt. Hieraus ergibt sich ein kompensatorisches Punktedefizit bei der Kompensation der Eingriffe in Biotoptypen, das u.a. durch die Vergrößerung der Maßnahme A 1CEF aufgefangen wird.

Maßnahmen A 2CEF und A 3CEF

Die Maßnahme A 3CEF ist eine artenschutzrechtliche Maßnahme, die aus der Betroffenheit des Kiebitzes (Störung der Art durch Baulärm während der Bauphase) heraus entwickelt wurde. Der im LBP und Artenschutzbeitrag dargelegte Kiebitz-Konflikt, für den die Maßnahme entwickelt wurde, muss in den Unterlagen allerdings korrigiert werden. Die parallel zur Erstellung des LBP und des Artenschutzbeitrages überarbeitete UVS stellt das bisher irrtümlicherweise textlich erwähnte Vorkommen des Kiebitzes im Eingriffsraum nicht mehr dar. Der Konflikt entfällt somit und die Maßnahme wird nicht mehr benötigt. Sie wird aus den Unterlagen herausgenommen. Die Maßnahme A 3CEF, die als temporäre Maßnahme geplant war, hätte aufgrund ihrer zeitlichen Befristung nicht in die vergleichenden Gegenüberstellungen eingestellt werden dürfen. Um ein Defizit bzgl. der zu kompensierenden Wertepunkte nach Herausnahme der Maßnahme A 3CEF aus den Unterlagen zu vermeiden, wurden die Maßnahmen A 1CEF sowie A 2CEF vom Flächenumfang soweit angepasst (vgl. Anlage Maßnahmenübersichtsplan), dass die Wertepunktebilanz in sich wieder ausgeglichen ist.

Die Maßnahme A 2CEF ist ebenfalls eine artenschutzrechtliche CEF-Maßnahme, d.h. eine Maßnahme, die vor Baubeginn ihre Funktion bereits erfüllen muss und räumlich wenig

flexibel ist. Sie dient der Entwicklung von Brut- und Nahrungshabitaten für die Feldlerche und das Rebhuhn, bei denen dauerhaft Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch das Vorhaben verloren gehen. Maßnahme A 2CEF ist daher eine dauerhafte Maßnahme, die, wie bereits gesagt, räumlich wenig flexibel ist (s.u.). Die Maßnahme wurde durch den Wegfall der Maßnahme A 3CEF aus der Eingriffs-Ausgleichsbilanz um 2 m verbreitert (siehe beiliegender Maßnahmenübersichtsplan), um das Punktedefizit aufzufangen (s.o.). Die Flächengröße der Maßnahme beträgt aktuell 0,35 ha (vorher 0,29 ha).

Grundsätzlich sind für die Anlage der Maßnahme A 2CEF nur bestimmte Flächen geeignet. Die wesentliche Anforderung an die Maßnahmenfläche ist die Einhaltung eines Mindestabstandes von 100 m zu Gehölzen, Siedlungen und sonstigen vertikalen Strukturen, um Störungen der Tiere zu vermeiden. Darüber hinaus ist die Maßnahme in räumlicher Nähe zum Eingriffsraum anzulegen, so dass die Maßnahme immer im Offenlandbereich südlich des Widdauensees angelegt werden muss. (vgl. VV Artenschutz Nr. 2.2.3: „… Sie müssen stets in einem räumlichen Zusammenhang zur betroffenen Lebensstätte stehen und bereits zum Eingriffszeitpunkt wirksam sein. Mit der Formulierung „im räumlichen Zusammenhang“ sind dabei ausschließlich Flächen gemeint, die in einer funktionalen Beziehung zur betroffenen Lebensstätte stehen, und entsprechend dem artspezifischen Aktionsradius für die betroffenen Lebensstätten-Bewohner erreichbar sind.“) Diese Anforderung ist auf der gewählten Maßnahmenfläche gegeben. Darüber hinaus wurde die Maßnahme an den Rand der bestehenden Nutzung gelegt. Gemäß Biotoptypenkartierung und gemäß Luftbild wird der in der Stellungnahme genannte Bewirtschaftungsblock nicht einheitlich genutzt, sondern ist durch unterschiedliche Nutzungen charakterisiert, an deren Abgrenzung sich die Maßnahmenfläche orientiert.

In Anlehnung an die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer wird für Maßnahme A 2CEF die Möglichkeit der Rotation eingeräumt. D.h. dass die Maßnahme im Rahmen der Fruchtfolge verlegt werden kann. Die Maßnahme sollte dabei nach ihrer Anlage bis zum Abschluss der Bauarbeiten auf der derzeit vorgesehenen Fläche bleiben und kann anschließend alle 2-3 Jahre rotieren. Es muss dabei immer gewährleistet sein, dass die oben genannten Anforderungen der Maßnahmenfläche erfüllt sind. Andernfalls würde die Maßnahme ihr Ziel nicht erreichen.

Der Hinweis auf die Umsetzung der Maßnahmen zusammen mit der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft wurde gerne zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf die E-Mail (s.u.) des Direktors der Landwirtschaftskammer NRW als Landesbeauftragten NRW vom 29.11.2012 wonach Einigkeit über die in der Stellungnahme angesprochenen Punkte erzielt werden konnte. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich. Auf die Änderungen des landschaftspflegerischen Begleitplans im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens wird verwiesen. So wurde im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens u.a. die Lage und Größe der Maßnahme A 1_{CEF} geändert, die Maßnahme A 3_{CEF} gestrichen und für die Maßnahme A 2_{CEF} die Möglichkeit der Rotation eingeräumt.

E-Mail vom 29.11.2012

Argument 1 – Stellungnahme vom 29.11.2012

Ich bedanke mich für die kooperative Zusammenarbeit. Durch die beabsichtigten Änderungen wurden auf die agrarstrukturellen Belange Rücksicht genommen und, so wie auch mit Ihnen telefonisch besprochen, soweit es naturschutzfachlich möglich war, berücksichtigt. Aus agrarstruktureller Sicht betrachte ich somit den aktuellen Planentwurf als mit uns abgestimmt und bedanke mich für die frühzeitige Einbindung und Abstimmung.

Gegenäußerung zu Argument 1 - Stellungnahme vom 29.11.2012

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Einigkeit über die in der Stellungnahme angesprochenen Punkte erzielt werden konnte. Seitens des Vorhabenträgers wurde die Zusammenarbeit ebenfalls als gut befunden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht erforderlich. Auf die Änderungen des landschaftspflegerischen Begleitplans im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens wird verwiesen. So wurde im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens u.a. die Lage und Größe der Maßnahme A 1_{CEF} geändert, die Maßnahme A 3_{CEF} gestrichen und für die Maßnahme A 2_{CEF} die Möglichkeit der Rotation eingeräumt.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist abschließend darauf hin, dass die Landwirtschaftskammer NRW am ersten Erörterungstermin am 22.01.2014 teilgenommen hat. Während des Erörterungstermins teilte sie mit, dass sie ihre Stellungnahme mit der Ortsbauernschaft abgestimmt habe. Ihre Anregungen seien im nachfolgenden Verfahren ernst genommen

worden, soweit es ging. Dort, wo es nicht ging, sei ausreichend begründet worden. Aus agrarstruktureller Sicht bestehe Einvernehmen.

B.4.21.22 IHK Düsseldorf (T 31)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 16.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Wir begrüßen, dass die Infrastruktur für den dringend erforderlichen Rhein-Ruhr-Express (RRX) ausgebaut werden soll. Die verkehrliche Zielsetzung des Vorhabens ist die Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den schienengebundenen Personenverkehr. Mit dem Ausbau der Schienenwege für den RRX werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, die Attraktivität der Bahn für Pendler auf der Achse Köln-Düsseldorf-Duisburg-Essen-Dortmund deutlich zu verbessern.

Gegen die uns vorgestellte Planung für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 haben wir keine Einwände. Wir würden es sehr begrüßen, wenn der Abschnitt zwischen Leverkusen-Rheindorf und Langenfeld Berghausen für den Rhein-Ruhr-Express rasch gebaut und dem Verkehr übergeben werden kann.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Stellungnahme der IHK Düsseldorf wurde zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger ist ebenfalls an einer schnellen Realisierung des Projektes interessiert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.23 Handwerkskammer Düsseldorf (T 32)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 29.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Zum Entwurf der o.g. Planfeststellung nehmen wir wie folgt Stellung:

Soweit Betriebsgrundstücke mittelbar oder unmittelbar von der Planung betroffen sein sollten, regen wir an, die Standortbelange der ansässigen Unternehmen in dem betrieblich notwendigen Umfang zu berücksichtigen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Ihre Anregungen hinsichtlich der Beteiligung möglicher Betroffener Ihrer Mitgliedsunternehmen (mittelbare oder unmittelbare Betroffenheit der Betriebsgrundstücke) werden wir auch bei weiteren Planungsphasen selbstverständlich befolgen und sie beteiligen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Anregung der Handwerkskammer wurde seitens der Antragstellerin aufgenommen und sie sagt diesbezüglich zu, betroffene Mitgliedsunternehmen auch in den weiteren Planungsphasen zu beteiligen.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass sich die ansässigen Unternehmen, sofern sie durch das Vorhaben in ihren Rechten hätten beeinträchtigt werden können, sich im Rahmen des durch die Bezirksregierung Düsseldorf durchgeführten Anhörungsverfahrens zum Verfahren hätten äußern können. Eine Entscheidung ist aufgrund der Anregung der Handwerkskammer seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht erforderlich.

B.4.21.24 Verbandswasserwerk Langenfeld-Monheim (T 33)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 23.05.2012

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt entfällt

Argument 1

Die Unterlagen zum Anhörungsverfahren haben wir dem, uns in hydrogeologischen Fragen beratenden, Büro Bieske & Partner, Lohmar, zur Begutachtung zur Verfügung gestellt.

Die Stellungnahme von Bieske & Partner vom 21 . Mai 2012 legen wir diesem Schreiben in Ablichtung bei. Wir schließen uns den Ausführungen uneingeschränkt an und bitten, diese in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Durch die Maßnahme ergeben sich sowohl quantitative als auch qualitative potentielle Gefährdungen für unser Trinkwasserschutzgebiet.

Da wir das genehmigte Wasserrecht ausschöpfen und im Schutzgebiet keinerlei Reserven vorhanden sind, geht jeglicher Verlust an Grundwasserneubildung direkt zu Lasten der öffentlichen Trinkwasserversorgung. Quantitätseinschränkungen aufgrund weiterer Flächenversiegelung stellen somit erhebliche Einschränkungen dar.

Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 16.01.2008 in der wir gebeten hatten, die Verringerung der Grundwasserneubildung durch Versiegelung zu beziffern. Dies bezüglich sind in den Unterlagen des Anhörungsverfahrens keinerlei Angaben enthalten. Wir bitten dies Nachzuholen und ggf. Vorschläge für eine, unser Wasserrecht betreffend, unschädliche Lösung zu machen.

Qualitative Beeinflussungen ergeben sich:

1. In der Bauphase z.B. durch Treibstoffe für Baumaschinen ; Tank- und Lagerplätze etc. Hier sind entsprechende Regelungen und Vorgaben in die Genehmigung aufzunehmen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Der Landschaftspflegerische Begleitplan enthält folgende Flächenbilanz:

1 Gleiskörper und sonstige (teil-) versiegelte Bahnanlagen	1,85 ha
2 Damm- und Einschnittsböschungen	0,21 ha
3 Anlagen zur Entwässerung	0,52 ha

4 temporäre Baustellenflächen	2,51 ha
Gesamtsumme	5,091 ha

davon sind 0,52 ha bereits versiegelte Flächen

Der Gleiskörper ist hier bei den teilversiegelten Bahnanlagen, denn der neue Bahnkörper wird auf oberflächig anstehendem Hochflutlehm gegründet. Diese Lehmschicht ist wegen der geringen Durchlässigkeit mit k = 7,2 x 10-10 m/s bis 1,8 x 10-7 m/s (die Durchlässigkeiten sind im Geotechnischen Bericht in Tabelle 5 zusammengestellt) als nicht versickerungsfähig beurteilt. Für eine Tragschicht aus KG 1 für Bahnanlagen nach DBS 918062 wird eine Durchlässigkeit k < 1 x 10-6 m/s gefordert. Sie ist aus Erfahrung im Lieferzustand gegenüber dem Hochflutlehm durchlässiger. Ebenso besteht für die belebte Bodenzone in der Entwässerungsanlage die Forderung bezüglich der Durchlässigkeit von k = 1 x 10-5 m/s.

Alle auf den genannten Flächen ankommenden Niederschläge werden gesammelt, vorgereinigt und einer flächigen Versickerung zugeführt. Von daher kann man wegen der größeren Durchlässigkeit des Systems Bahnkörper/Entwässerung gegenüber dem Hochflutlehm von einer größeren Grundwasserneubildung ausgehen.

zu 1. Um Verschmutzungen z.B. durch Treibstoffe zu vermeiden werden entsprechende Schutzmaßnahmen geplant und in die Ausschreibung übernommen. Dazu gehören u.a.:

-Das Abstellen von Baufahrzeugen auf befestigten Flächen.

-Öl und Treibstoffe dürfen nur überdacht und in Auffangwannen gelagert werden.

-Betankung auf der Baustelle für selbstfahrende Baufahrzeuge außerhalb der Trinkwasserschutzzone bzw. für Kettenfahrzeuge und Baugeräte ohne Radantrieb nur auf befestigten Flächen bzw. unter Verwendung von transportablen Auffangwannen.

-Vorhaltung von Ölbindemitteln

-Beauftragung einer ökologischen Bauüberwachung

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der landschaftspflegerische Fachbeitrag u.a. im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens überarbeitet worden ist. Die Flächenbilanz des Vorhabens hat sich durch die Überarbeitung geändert (siehe Anlage 14). Zum Schutz des Wasserschutzgebietes wurde, wie vom Verbandswasserwerk gefordert, eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen (vgl. A.4.3). Auf die wasserrechtliche Erlaubnis (siehe A.3.1) wird ebenfalls verwiesen.

Argument 2

Die eingesetzten Baustoffe müssen dem Zuordnungswert Z0 (nach LAGA) ohne die sonst zulässige 10% Beimischung von belastetem Material entsprechen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die Forderung, dass eingesetzte Baustoffe dem Zuordnungswert Z0 nach LAGA entsprechen müssen, gehört beim Bauen in Trinkwasserschutzgebieten zum üblichen Vertragsinhalt. Unsere Ausschreibungsunterlagen fordern von den Unternehmern neben den Prüfprotokollen nach den Lieferbedingungen der Deutschen Bahn und des Straßenbaus (FGSV) auch Zertifikate über den Zuordnungswert von akkreditierten Labors. Erst nach Vorlage und Prüfung der Unbedenklichkeit erfolgt die Liefer und Einbaugenehmigung für die Baustoffe.

Beim Ausbau und Wiedereinbau von Boden finden die gesetzlichen Regelungen und Verordnungen sowie ergänzende Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Anwendung".

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 3

In Vorgesprächen wurde uns das System "D-Rainclean" zur Niederschlagswasserbehandlung vorgestellt. Diese taucht in den vorliegenden Unterlagen namentlich nicht auf. Die Eignung und Vergleichbarkeit einer ggf. anderen Lösung ist nachzuweisen. Des Weiteren muss die Austauschbarkeit des eingesetzten Filtersubstrates technisch machbar sein und ist in einem Genehmigungsbescheid- bei nachlassender Aufbereitungsleistung und Erfordernis -vorzugeben. Eine entsprechende Überwachung ist zu regeln.

Gegenäußerung zu Argument 3

In der Planung und Ausschreibung von Baumaßnahmen verzichten wir aus wettbewerbsrechtlichen Gründen in der Regel auf die Nennung von Produktnamen. Um aber

sicherzustellen, dass die von uns im Rahmen der Planung als geeignet beurteilten Produkte oder Verfahren zur Anwendung kommen, werden in den Ausschreibungsunterlagen sehr detaillierte Produkt- bzw. Systembeschreibungen aufgenommen, so dass das von uns präferierte Produkt bzw. System auch zum Einsatz kommt. Ersatzprodukte werden von uns zur Anwendung nur zugelassen, wenn die Eignung und Vergleichbarkeit vom Unternehmer durch Vorlage von Zertifikaten bzw. Zulassungen von Behörden rechtzeitig nachgewiesen wird.

Auf Ihren Einwand hin werden wir auch Vorgaben zur Austauschbarkeit des Filtersubstrates und zum Zeitraum bis zum Auftreten nachlassender Aufbereitungsleistung in unsere Planungs- bzw. Ausschreibungsunterlagen übernehmen.

Wie das beim System D-Rainclean eingesetzte Substrat händisch mit Schaufel ohne Beeinflussung des Bahnbetriebes von außen bzw. mit z.B. einem Sauganbaugerät an Zweiwegebagger vom Gleis aus mit Sperrung des Betriebsgleises ausgetauscht werden kann, müssen für vergleichbare Produkte diese Austauschmöglichkeiten auch nachgewiesen werden.

Die Aufnahme der Überwachung zur Feststellung nachlassender Aufbereitungsleistung des zum Einbau kommenden Substrates durch Probenahme, Untersuchung und Beurteilung der Ergebnisse mit Nennung von Fristen im Notfall– bzw. Alarmplan des Netzbetreibers wird von uns veranlasst.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Forderung als Auflage (vgl. A.3.1) in die wasserrechtliche Erlaubnis aufgenommen. Darüber hinaus verweist das Eisenbahn-Bundesamt u.a. auf die Ausführungen zur Versickerungsanlage auf der Seite 70 des Erläuterungsberichts.

Argument 4

Wie ebenfalls in unserer Stellungnahme vom 16.01.2008 vermerkt, sehen wir durch Maßnahmen zur Beseitigung des Pflanzenbewuchses, während des Betriebes der Gleisanlagen, den Eintrag von Pflanzenbehandlungsmitteln in das Grundwasser und damit in unsere Brunnen bedingt. Unsere Analysen haben dies im Zusammenhang mit dem Betrieb des bestehenden Gleiskörpers in der Vergangenheit nachgewiesen. Wir schlagen vor in einer Betriebsgenehmigung, soweit möglich, auf den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln zu verzichten. Andernfalls unschädliche Verfahren/Stoffe vorzuschreiben und die oben angeführte Niederschlagswasserbehandlungsanlage entsprechend auszulegen. Weiterhin

bitten wir festzuschreiben, dass- wenn Pflanzenbehandlungsmaßnahmen durchgeführt werden - uns Zeitpunkt und eingesetzte Wirkstoffe genannt werden.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Deutsche Bahn nimmt das Thema Umwelt und damit auch den Herbizideinsatz in ihren Gleisanlagen sehr ernst. Sie hat aus diesem Grunde bereits in den Jahren 1993 bis 1998 im Rahmen der sogenannten Fresenius-Studie das Verhalten von Herbiziden in Gleisanlagen unter besonderer Berücksichtigung des Grundwassers am Beispiel der Wirkstoffe Glyphosat und Diuron an fünf sogenannten Worst-Case-Standorten (mit je 13 bis 15 Pegeln) untersuchen lassen. Diese Standorte waren über die gesamte Bundesrepublik Deutschland verteilt. Sie waren u. a. aufgrund ihres hoch durchlässigen Untergrundes, hoher Niederschlagsmengen und eines geringen Grundwasserflurabstandes ausgewählt worden, da diese Eigenschaften zu einer schnellen Verlagerung von Pflanzenschutzmittelwirkstoffen in den Untergrund bzw. das Grundwasser führen. Die Studie wurde durch ein Expertengremium bestehend aus Vertretern der chemischen Industrie, des Instituts Fresenius, der Zulassungs- und Einvernehmensbehörden (wie Umweltbundesamt und Biologischer Bundesanstalt, heute Julius Kühn-Institut) sowie der Bahn begleitet. Die Studienergebnisse sind in das aktuelle Zulassungsverfahren für Gleisherbizide, die einem speziellen Zulassungsverfahren unterliegen, eingeflossen. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass selbst unter diesen extremen Bedingungen kein Eintrag in das Grundwasser zu befürchten ist, da lediglich an einem Pegel der Wirkstoff Diruon nachgewiesen werden konnte. Darüber hinaus hat die Bahn in Ergänzung zur Fresenius-Studie - begleitet durch das o. g. Expertengremium - RunOff-Untersuchungen durchführen lassen, um zu ermitteln, ob Niederschlagsereignisse zu einem Oberflächenabfluss führen und ggf. mit welchen Abflussmengen zu rechnen ist. Die Ergebnisse zeigen, dass maximal 7% des Niederschlagswassers oberflächlich in die seitlichen Entwässerungseinrichtungen fließen. Diese Ereignisse traten in den Wintermonaten auf, während in den Sommermonaten kein oder nur ein sehr geringer Teil des Niederschlagswassers oberflächlich abfließt. D. h. im Zeitraum der Herbizidanwendung fließt kein oder wenig Wasser in die seitlichen Entwässerungseinrichtungen, so dass auch dieser Pfad für eine Herbizidverfrachtung ausgeschlossen werden kann. Die Anwendung von Herbiziden in Gleisanlagen unterliegt - nach der Zulassung der Produkte für den Gleisbereich - darüber hinaus einem sehr aufwändigen Genehmigungsverfahren, in dem auch dem Grundwasser- und Oberflächengewässerschutz Rechnung getragen wird. So ist mit der Beantragung der Genehmigung bei der Aufsichtsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt u. a. eine Liste der

Wasserschutzgebiete beizubringen, die sich im unmittelbaren Umfeld der Gleisanlagen befinden. Hieraus können sich bereits heute je nach den Festlegungen in der Wasserschutzgebietsverordnung Auflagen ergeben, die eine Anwendung von Herbiziden einschränken oder sogar vollständig unterbinden. Erst nach Vorliegen der Genehmigung kann mit der Anwendung entsprechend der Vorgaben des Genehmigungsbescheids begonnen werden. Hierbei gilt für die Bahn der Grundsatz so viel wie nötig so wenig wie möglich. D. h. zum einen erfolgt die Ausbringung der Herbizide nur im unmittelbaren Gleisbereich (bestehend aus Schotterbett und angrenzenden Rand-/ Rangierwegen) und zum anderen bedarfsgerecht und somit nicht flächendeckend. Wir sehen deshalb vor dem Hintergrund des sehr aufwändigen Zulassungsverfahrens in Verbindung mit dem zusätzlich notwendigen Genehmigungsverfahren keine wissenschaftlich fundierte Basis, die Einträge von Herbiziden aus Gleisanlagen in das Grund- und Oberflächenwasser befürchten lassen. Insofern halten wir eine entsprechende Auslegung der Niederschlagswasserbehandlungsanlage für nicht erforderlich. Wir lehnen vor dem Hintergrund der aktuell bereits bestehenden rechtlichen Regelungen zusätzliche Auflagen, die zu einer weiteren Erhöhung des administrativen Aufwandes führen, ab.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses keine Erlaubnis nach dem Pflanzenschutzgesetz zum Einsatz von Pflanzenschutzmitteln erteilt wird. Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln ist von der Antragstellerin gesondert vom Planfeststellungsverfahren beim Sb 4 des Eisenbahn-Bundesamtes zu beantragen. Im Rahmen des dann stattfindenden Genehmigungsverfahrens werden auch die Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt. Die oben aufgeführte Forderung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

Argument 5

Im künftigen Betrieb der Strecke ist mit erhöhtem Aufkommen von Gefahrguttransporten zu rechnen. Das Verbandswasserwerk ist für den Fall einer Havarie in Notfall-/ Alarmpläne aufzunehmen.

Gegenäußerung zu Argument 5

Ein erhöhtes Aufkommen von Gefahrguttransporten ist derzeit nicht ersichtlich. Gleichwohl wird dieser Forderung zugestimmt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.21.25 Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG (T 34)

Ursprungsverfahren Stellungnahme vom 09.07.2012
1. Deckblatt entfällt
2. Deckblatt entfällt

Argument 1
[I]n der Anlage erhalten Sie die gemeinsame Stellungnahme unserer Fachbereiche TNS (Strom) und TNR (Rohrnetze), die Stellungnahme unseres Fachbereiches TZA (Anlagen) sowie die Stellungnahme unseres Fachbereiches TZA (Anlagen, Fernwärme). Sollten Sie weitere Fragen haben, wenden Sie sich bitte an den oben aufgeführten Ansprechpartner.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die einzelnen Punkte werden nachfolgend im Einzelnen thematisiert und beantwortet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2
[Anlage 1] Stellungnahme TZA/Anlagen
Durch die Maßnahme ergeben sich qualitative potentielle Gefährdungen für unser Trinkwasserschutzgebiet.

Gegenäußerung zu Argument 2
Die einzelnen Punkte werden nachfolgend im Einzelnen thematisiert und beantwortet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 3

1. Qualitative Beeinflussungen ergeben sich in der Bauphase. Hier sind die Verfahren nach der Wasserschutzgebietsverordnung Leverkusen Rheindorf zu halten.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die geltenden Verordnungen werden eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 4

2. Die eingesetzten Baustoffe müssen dem Zuordnungswert Z0 (nach LAGA) ohne die sonst zulässige 10% Beimischung von belastetem Material entsprechen.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Forderung, dass eingesetzte Baustoffe dem Zuordnungswert Z0 nach LAGA entsprechen müssen, gehört zum üblichen Vertragsinhalt sofern in Trinkwasserschutzgebieten gebaut wird. Unsere Ausschreibungsunterlagen fordern von den Unternehmern neben den Prüfprotokollen nach den Lieferbedingungen der Deutschen Bahn und des Straßenbaus (FGSV) auch Zertifikate über den Zuordnungswert von akkreditierten Labors. Erst nach Vorlage und Prüfung der Unbedenklichkeit er-folgt die Liefer- und Einbaugenehmigung für die Baustoffe. Beim Ausbau und Wiedereinbau von Boden finden die gesetzlichen Regelungen und Verordnungen sowie ergänzende Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Anwendung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 5

3. Es darf nur ein Abwasserreinigungssystem eingesetzt werden, das die Anforderungen des Boden- und Gewässerschutzes erfüllt.

Gegenäußerung zu Argument 5

In der Planung und Ausschreibung von Baumaßnahmen verzichten wir aus wettbewerbsrechtlichen Gründen in der Regel auf die Nennung von Produktnamen. Um aber sicher zu stellen, dass die von uns im Rahmen der Planung als geeignet beurteilten Produkte oder Verfahren zur Anwendung kommen, werden in den Ausschreibungsunterlagen sehr detaillierte Produkt- bzw. Systembeschreibungen aufgenommen, so dass das von uns präferierte Produkt bzw. System auch zum Einsatz kommt. Ersatzprodukte werden von uns zur Anwendung nur zugelassen, wenn die Eignung und Vergleichbarkeit vom Unternehmer durch Vorlage von Zertifikaten bzw. Zulassungen von Behörden rechtzeitig nachgewiesen wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde als Auflagen in die wasserrechtliche Erlaubnis (vgl. A.3.1) aufgenommen.

Argument 6

4. Auf den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln ist zu verzichten. Wenn Pflanzenschutzmaßnahmen durchgeführt werden, ist uns der Zeitpunkt und die eingesetzten Wirkstoffe mitzuteilen.

Gegenäußerung zu Argument 6

Die Deutsche Bahn nimmt das Thema Umwelt und damit auch den Herbizideinsatz in ihren Gleisanlagen sehr ernst. Sie hat aus diesem Grunde bereits in den Jahren 1993 bis 1998 im Rahmen der sogenannten Fresenius-Studie das Verhalten von Herbiziden in Gleisanlagen unter besonderer Berücksichtigung des Grundwassers am Beispiel der Wirkstoffe Glyphosat und Diuron an fünf sogenannten Worst-Case-Standorten (mit je 13 bis 15 Pegeln) untersuchen lassen. Diese Standorte waren über die gesamte Bundesrepublik Deutschland verteilt. Sie waren u. a. aufgrund ihres hoch durchlässigen Untergrundes, hoher Niederschlagsmengen und eines geringen Grundwasserflurabstandes ausgewählt worden, da diese Eigenschaften zu einer schnellen Verlagerung von Pflanzenschutzmittelwirkstoffen in den Untergrund bzw. das Grundwasser führen. Die Studie wurde durch ein Expertengremium bestehend aus Vertretern der chemischen Industrie, des Instituts Fresenius, der Zulassungs- und Einvernehmensbehörden (wie Umweltbundesamt und Biologischer Bundesanstalt, heute Julius Kühn-Institut) sowie der Bahn begleitet. Die Studienergebnisse sind in das aktuelle Zulassungsverfahren für Gleisherbizide, die einem

speziellen Zulassungsverfahren unterliegen, eingeflossen. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass selbst unter diesen extremen Bedingungen kein Eintrag in das Grundwasser zu befürchten ist, da lediglich an einem Pegel der Wirkstoff Diruon nachgewiesen werden konnte. Darüber hinaus hat die Bahn in Ergänzung zur Fresenius-Studie - begleitet durch das o. g. Expertengremium - RunOff-Untersuchungen durchführen lassen, um zu ermitteln, ob Niederschlagsereignisse zu einem Oberflächenabfluss führen und ggf. mit welchen Abflussmengen zu rechnen ist. Die Ergebnisse zeigen, dass maximal 7% des Niederschlagswassers oberflächlich in die seitlichen Entwässerungseinrichtungen fließen. Diese Ereignisse traten in den Wintermonaten auf, während in den Sommermonaten kein oder nur ein sehr geringer Teil des Niederschlagswassers oberflächlich abfließt. D. h. im Zeitraum der Herbizidanwendung fließt kein oder wenig Wasser in die seitlichen Entwässerungseinrichtungen, so dass auch dieser Pfad für eine Herbizidverfrachtung ausgeschlossen werden kann. Die Anwendung von Herbiziden in Gleisanlagen unterliegt - nach der Zulassung der Produkte für den Gleisbereich - darüber hinaus einem sehr aufwändigen Genehmigungsverfahren, in dem auch dem Grundwasser- und Oberflächengewässerschutz Rechnung getragen wird. So ist mit der Beantragung der Genehmigung bei der Aufsichtsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt u. a. eine Liste der Wasserschutzgebiete beizubringen, die sich im unmittelbaren Umfeld der Gleisanlagen befinden. Hieraus können sich bereits heute je nach den Festlegungen in der Wasserschutzgebietsverordnung Auflagen ergeben, die eine Anwendung von Herbiziden einschränken oder sogar vollständig unterbinden. Erst nach Vorliegen der Genehmigung kann mit der Anwendung entsprechend der Vorgaben des Genehmigungsbescheids begonnen werden. Hierbei gilt für die Bahn der Grundsatz so viel wie nötig so wenig wie möglich. D. h. zum einen erfolgt die Ausbringung der Herbizide nur im unmittelbaren Gleisbereich (bestehend aus Schotterbett und angrenzenden Rand-/ Rangierwegen) und zum anderen bedarfsgerecht und somit nicht flächendeckend. Wir sehen deshalb vor dem Hintergrund des sehr aufwändigen Zulassungsverfahrens in Verbindung mit dem zusätzlich notwendigen Genehmigungsverfahren keine wissenschaftlich fundierte Basis, die Einträge von Herbiziden aus Gleisanlagen in das Grund- und Oberflächenwasser befürchten lassen. Wir lehnen vor dem Hintergrund der aktuell bereits bestehenden rechtlichen Regelungen zusätzliche Auflagen, die zu einer weiteren Erhöhung des administrativen Aufwandes führen, ab.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des

Planfeststellungsbeschlusses keine Erlaubnis nach dem Pflanzenschutzgesetz zum Einsatz von Pflanzenschutzmitteln erteilt wird. Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln ist von der Antragstellerin gesondert vom Planfeststellungsverfahren beim Sb 4 des Eisenbahn-Bundesamtes zu beantragen. Im Rahmen des dann stattfindenden Genehmigungsverfahrens werden auch die Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt. Die oben aufgeführte Forderung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

Argument 7

5. Im künftigen Betrieb der Strecke ist mit erhöhtem Aufkommen von Gefahrguttransporten zu rechnen. Das Wasserwerk der Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG ist für den Fall einer Havarie im Notfall-/ Allarmpläne aufzunehmen.

Gegenäußerung zu Argument 7

Ein erhöhtes Aufkommen von Gefahrguttransporten ist derzeit nicht ersichtlich. Gleichwohl wird dieser Forderung zugestimmt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 8

[Anlage 2] Stellungnahme TZA/Anlagen, Fernwärme - Herr X

Nach Sichtung der digitalen Unterlagen sind die Fernwärmeleitungen in dem Gebiet nicht betroffen.

Gegenäußerung zu Argument 8

Es wird zur Kenntnis genommen, dass bei „TZA/Anlagen, Fernwärme“ keine Betroffenheit besteht.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 9
[Anlage 3] Stellungnahme TNS/TNR

Mit Bezug auf Ihr Anschreiben vom 04.06.12, Herr X. hier die Stellungnahme von TNS für die Gewerke Strom, Beleuchtung und Fernmelde bzw. TNR für die Gewerke Gas und Wasser.
Allgemein
Auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Planungsunterlagen ist seitens der EVL kein Handlungsbedarf erkennbar. In dem angegebenen Bereich zum Planfeststellungsverfahren sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Versorgungsleitungen bzw. -kabel vorhanden, da der angezeigte Bereich nicht zum Versorgungsgebiet der EVL gehört. Ansprechpartner hierfür ist die Stadt Langenfeld.

Zusätzliche Hinweise zu Versorgungsanlagen, die nicht in der Verantwortlichkeit der EVL liegen:

Westlich der Bahnanlage verläuft eine Hochdruckleitung ab der Niederstr. mit nördlichem Verlauf in Richtung Kreis Mettmann - Betreiber ist die Open-Grid-Europe.

Gegenäußerung zu Argument 9
Es wird zur Kenntnis genommen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt im PFA 1.3 keine Versorgungsleitungen bzw. -kabel der EVL vorhanden sind. Sowohl die Stadt Leverkusen als auch Open-Grid-Europe wurden in das aktuelle Verfahren mit eingebunden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Energieversorgung Leverkusen am ersten Erörterungstermin am 22.01.2014 teilgenommen hat.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist allgemein darauf hin, dass der Erörterungstermin dazu dient, die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten zu diskutieren. Zudem erläutert der Antragsteller seine Planungen und beantwortet offene Fragen. Nach Möglichkeit soll ein Ausgleich zwischen den Belangen der Einwender und der Träger öffentlicher Belange einerseits und den Interessen des Vorhabentägers andererseites erzielt werden. Soweit wie geboten, sollen die vorgebrachten Bedenken gegen den Plan durch Aufklärung, Planergänzung oder Planänderung ausgeräumt werden. Durch den Erörterungstermin werden zudem alle für die Entscheidung über den Antrag wichtigen

Aspekte und Grundlagen ermittelt. Im Erörterungstermin können jedoch keine neuen Einwendungen vorgebracht werden, da diese mit Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind. Eine Vertiefung der bereits erhobenen Einwendungen ist hingegen zulässig.

Die nachfolgend erörterten Einwendungen sind gem. § 72 Abs. 4 Satz 3-6 und Absatz 8 VwVfG in diesem Verwaltungsverfahren ausgeschlossen. Dennoch ist Folgendes in der Sache anzumerken.

Die Energieversorgung Leverkusen führte neu aus, dass sie als Wasserwerksbetreiber Messstellen im Bereich der Baustellen habe und wollte wissen, wie der Messstellenbetrieb aufrechterhalten werden könne während der Baumaßnahme. Die Antragstellerin antwortete darauf, dass der genaue Standort der Messstellen noch abzustimmen sei und die Frage geklärt werden müsste, wie ggf. bei einer Lage im Baufeld Ersatz geschaffen werden könne oder ob diese außer Betrieb genommen werden könnten.

Da grundsätzlich ein Betrieb von Messstellen auch während der Baumaßnahme für einen Wasserwerksbetreiber möglich sein muss, wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.3) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.21.26 RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH (T 35)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 17.04.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Im Planbereich der o. a. Maßnahme verlaufen keine 110-kV-RWE-Hochspannungsleitungen. Planungen von 110-kV-Hochspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor. Im Bereich der trassenfernen Ausgleichsmaßnahmen verlaufen ebenfalls keine von uns zu betreuenden Hochspannungsfreileitungen. Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 110-kV-Netzes. Ferner gehen wir davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass weder im Planbereich noch im Bereich der Ausgleichsmaßnahmen 110-kV-RWE-Hochspannungsleitungen verlaufen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darüber hinaus darauf hin, dass das Anhörungsverfahren von der Bezirksregierung Düsseldorf gem. § 73 VwVfG durchgeführt worden ist.

B.4.21.27 RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH (T 36)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 28.06.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Hiermit erhalten Sie für die o. g. Baustelle(n) die gewünschten Bestandsplanauszüge. Bei Bauausführung ist darauf zu achten, dass unsere Versorgungsleitungen nicht beschädigt werden. Die Pläne verlieren nach 3 Wochen ihre Gültigkeit.

Freistellungsvermerk:

Es wird hiermit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den Plänen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind und zum Zeitpunkt der Verlegung aufgenommen wurden. Mit Abweichungen muss daher gerechnet werden.

Dabei ist zu beachten, dass erdverlegte Kabel und Leitungen nicht zwingend geradlinig sind und auf dem kürzesten Weg verlaufen.

Darüber hinaus darf auf Grund von Erdbewegungen auf eine Angabe zur Überdeckung nicht vertraut werden.

Die genaue Lage und der Verlauf der Kabel und Leitungen sowie deren Überdeckung sind in jedem Fall durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Handschachtung, Suchschlitze, Querschläge, Ortung oder ähnliches) festzustellen.

Für den Fall abweichender Verlegungstiefen oder Leitungsverläufe kann ein Mitverschulden nicht begründet werden.

Abweichender Verlauf der Kabel und Leitungen, auch in der Höhenlage, verpflichtet den Nutzer zu erhöhter Sorgfalt. Gleiches gilt, wenn nicht dargestellte Kabel oder Leitungen vorgefunden werden. In diesen Fällen hat der Nutzer die RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH unverzüglich zu informieren.

Die abgegebenen Pläne geben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es ist darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer aktuelle Pläne vor Ort vorliegen.

Die Auskunft gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für eigene Kabel, Leitungen und Versorgungsanlagen im Zuständigkeitsbereich der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, so dass ggf. noch mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen gerechnet werden muss, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die Auflagen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Leitungen werden in die Leitungslagepläne eingetragen. Vor Baubeginn wird eine nochmalige Abfrage der Leitungen erfolgen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die von der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH formulierten Hinweise wurden als Hinweise (vgl. A.9) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die formulierten Auflagen wurden als Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 2
Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus dem Plan ist nicht zulässig. Außer Betrieb befindliche Kabel und Leitungen sind nur teilweise in den Planunterlagen dargestellt; es ist deshalb damit zu rechnen, dass in der Örtlichkeit noch weitere außer Betrieb befindliche Kabel und Leitungen vorhanden sind.bDurch die Baumaßnahmen dürfen die Sicherheit und die Zugänglichkeit der Kabel und Leitungen nicht beeinträchtigt werden. Hausanschlüsse sind teilweise nicht eingetragen.

In Gasleitungsnähe vor Beginn der Arbeiten bitte Tel.: 0671 89665 2454 anrufen!
Bei Beschädigung von Gasleitungen/Notfällen bitte 01802 113 377 anrufen!
Bei Beschädigung von elektrischen Anlagen/Notfällen bitte 01802 112 2 44 anrufen!
Hinweis: Ein Überbauen unserer Leitungen ist nicht gestattet.
Alle zu der Planauskunft gehörenden Dokumente sind auf der Baustelle vorzuhalten. Bei Arbeiten im Bereich unserer Versorgungsanlagen verweisen wir auf die "Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/Bauherren" und die "Anweisung zum Schutz von Gasversorgungsleitungen".

Gegenäußerung zu Argument 2
Die Auflagen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Vor Baubeginn wird eine nochmalige Abfrage der Leitungen erfolgen. Die Leitungen werden in die Leitungslagepläne eingetragen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Die von der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH formulierten Hinweise wurden als Hinweise (vgl. A.10) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die formulierten Auflagen wurden als Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.21.28 Amprion GmbH (T 37)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 11.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
[D]iese Stellungnahme betrifft nur die im Betreff genannten oberirdisch verlaufenden 220- und 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitungen. Bezüglich der ebenfalls im Planbereich vorhandenen Hochspannungsfreileitung der RWE Deutschland AG erhalten Sie eine separate Stellungnahme der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH. Die obige Bahntrasse kreuzt zwischen den Strecken-km 23.6596 bzw. 23.694 die im Betreff genannten Höchstspannungsfreileitungen.

Von km 21,4+50 bis 24,0+50 (Planfeststellungsgrenze 1.3) sollen laut Anmerkung Lageplan Anlage 4, Blatt 7 von 7 im Maßstab 1:1000, Stand 04.2011 keine Baumaßnahmen durchgeführt werden.

Somit haben wir zu diesem Planfeststellungsabschnitt keine Anregungen vorzubringen. Wir bitten jedoch um weitere Beteiligung an diesem Genehmigungsverfahren. Sie erhalten dieses Antwortschreiben auch namens und im Auftrag der RWE Deutschland AG als Eigentümerin bzw. der Rhein-Ruhr Verteilnetz GmbH als Besitzerin und Betreiberin, denen die betroffene Leitungsanlage teilweise zur Mitbenutzung überlassen wurde. Die technische Abstimmung haben wir intern vorgenommen.

Gegenäußerung zu Argument 1
Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Amprion GmbH wegen nicht Betroffenheit keine Anregungen zu diesem Planfeststellungsabschnitt (RRX, PFA 1.3) vorgebracht werden. Ihre Bitte, bei weiteren Planungen als Leitungsträger beteiligt zu werden, werden wir gerne entsprechen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.29 Open Grid Europe GmbH, GasLINE GmbH & Co. KG vertreten durch die PLEdoc GmbH (T 38)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 06.06.2012
Ergänzung	Stellungnahme vom 25.06.2012
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 22.07.2015
2. Deckblatt	Stellungnahme vom 29.09.2017

Hinweis EBA: Aufgrund fehlender Aktualität hat die Open Grid Europe GmbH mit Schreiben vom 11.01.2019 alle Stellungnahmen vor dem 29.09.2017 zurückgezogen. Darüber hinaus hat sich die Open Grid Europe GmbH mit den hinsichtlich der Stellungnahme vom 29.09.2017 formulierten Nebenbestimmungen und Vorbehalten im Vorfeld der Beschlussfassung einverstanden erklärt.

2. Deckblatt Stellungnahme vom 29.09.2017

Argument 1 – Stellungnahme vom 29.09.2017

Von der Open Grid Europe GmbH, Essen, und der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. Die der Open Grid Europe GmbH durch die DB Netz AG übermittelten Planunterlagen zu dem 2. Deckblattverfahren haben wir gesichtet. Den Unterlagen liegt ein Bericht der Dr.Ing. Veenker Ingenieurgesellschaft mbH bei. In dem Bericht wurden zwei Varianten bezüglich der Umlegung der Ferngasleitung Nr. 2 im Bereich des Widdauer See untersucht und bewertet. Aus Arbeitssicherheitsgründen und bautechnischen Überlegungen ergeben sich Vorteile für die Variante Ost (bahnrechte Seite). Durch die Änderung der Leitungstrasse, von der ursprünglich vorgesehenen bahnlinken auf die nunmehr bahnrechte Seite, ergibt sich ein neuer Sachverhalt.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 29.09.2017

entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 – Stellungnahme vom 29.09.2017

In Zuge der geplanten Umlegung der Ferngasleitung soll auch das parallel geführte Betriebskabel verlegt werden. Die ebenfalls im Schutzstreifen liegende Kabelschutzrohranlage (3 KSR) der GasLINE GmbH soll hingegen auf der bahnlinken Seite verbleiben. Erforderliche Anpassungen in der Lage sind mit der GasLINE GmbH & Co. KG im Detail abzustimmen.

In Abstimmung mit der Open Grid Europe GmbH teilen wir Ihnen in Bezug auf unser Schreiben zu 1. Deckblattverfahren folgendes mit:

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 29.09.2017

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage wurde als Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 3 – Stellungnahme vom 29.09.2017

Arbeitsstreifen

Gemäß den Lageplänen Blatt 2 und 3 (Anlage 4) sind jetzt Arbeitsstreifen (BW-Nr. 830 und 831) von 25 Meter auf der bahnrechten sowie bahnlinken Seite vorgesehen.

Mit dieser Breite erklärt sich die Open Grid Europe GmbH einverstanden. Nach Umlegung der Leitung können die Arbeitsstreifen im Bereich des neuen Schutzstreifens der Leitung nicht als Arbeitsstreifen für andere Tätigkeiten genutzt werden.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 29.09.2017

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die vorgesehene Arbeitsstreifenbreite ausreichend ist. Eine Nutzung des Arbeitsstreifens im Bereich des Schutzstreifens für andere Bautätigkeiten ist nicht vorgesehen. Aus diesem Grund wurde der Arbeitsstreifen explizit in den Lageplänen für die Leitungsumverlegung der Ferngasleitung ausgewiesen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Zum Schutz der Ferngasleitung wurde eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) aufgenommen.

Argument 4 – Stellungnahme vom 29.09.2017

Fremdleitungen

Gemäß den Leitungslageplänen Blatt 2 und 3 (Anlage 12) verläuft im Bereich der geplanten Einbindung der Leitung Nr. 2/77 in die neue Trasse der Leitung Nr. 2 eine stillgelegte Mittel- und Niederspannungsleitung der Westnetz GmbH. Im Bereich der vorhandenen Leitung verläuft eine Wasserstoffleitung der Air Liquide Deutschland GmbH. Die Open Grid Europe geht davon aus, dass weitere Fremdleitungen im Bereich der bestehenden und geplanten Leitungstrasse nicht vorhanden sind. Sollten im Zuge der Baumaßnahme dennoch weitere Fremdleitungen berührt werden, weisen wir vorsorglich darauf hin, dass dies voraussichtlich zu Verzögerungen im Zeitplan führen wird.

Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 29.09.2017

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Leitungsabfrage sind keine weiteren Leitungen benannt worden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 5 – Stellungnahme vom 29.09.2017

Bauzeitenplan

In dem Bericht der Dr.-lng. Veenker Ingenieurgesellschaft mbH (Anlage 20) ist unter Punkt 4.2.5 Bauablauf (Seite 19) der prinzipielle Bauablauf dargelegt. Die DB Netz AG muss die Open Grid Europe GmbH mindestens mit einem Vorlauf von 12 Monaten informieren, damit die Arbeiten zur Umlegung rechtzeitig aufgenommen werden können.

Die Bautätigkeiten für die Umlegung der OGE-Leitung können nur zwischen April und Oktober durchgeführt werden.

Die Einbindung der Umverlegung kann nur zwischen Mai und September erfolgen.

Gegenäußerung zu Argument 5 – Stellungnahme vom 29.09.2017

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Sobald der Baubeginn und die terminlichen Randbedingungen für die Bauphase feststehen wird die DB die OGE informieren. Die Zeiträume für die Umverlegung und die Einbindung werden zur Kenntnis genommen und in der Ablaufplanung berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Forderung der OGE hinsichtlich eines abgestimmten Bauablaufs als Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 6 – Stellungnahme vom 29.09.2017

Ausbau und Entsorgung der bestehenden OGE Ferngasleitung

Um zukünftige Beeinträchtigungen durch den alten Leitungsverlauf zu vermeiden, wird die nicht mehr benötigte Ferngasleitung komplett ausgebaut. Gleiches gilt auch für das Betriebskabel. Die Open Grid Europe GmbH benötigt hierfür die Zusage von der DB Netz AG, die planfestgestellten Baustelleneinrichtungsflächen nutzen zu können.

Gegenäußerung zu Argument 6 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Die DB Netz AG sagt zu, dass sie der OGE für den Ausbau der vorhandenen Ferngasleitung die in den Unterlagen planfestzustellenden Baustelleneinrichtungsflächen zur Verfügung stellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes wurde die Forderung der OGE hinsichtlich der Nutzung der Baustelleneinrichtungsfläche als Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 7 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Sicherung der Böschung (Lagepläne und Leitungslagepläne, Blatt 2 von 7 und Blatt 3 von 7)

Durch die geänderte Planung für die Leitungsumlegung von der bahnlinken auf die bahnrechte Seite (Variante Ost) entfällt die Sicherung der Böschung.

Gegenäußerung zu Argument 7 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Diese Aussage können wir bestätigen. Die Sicherung der Böschung durch die Errichtung einer Stützwand ist nicht mehr erforderlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 8 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Geplante Baustraße auf der in Betrieb befindlichen Ferngasleitung der OGE
Der geplanten Baustraße (BW-Nr. 803) kann aus Gründen der Gewährleistung der Leitungsintegrität und Versorgungssicherheit erst nach erfolgter Umlegung der Leitung und anschließendem Ausbau der Leitung zugestimmt werden. Geplante Baustraßen über Ferngasleitungen sind grundsätzlich im Vorfeld mit der Open Grid Europe GmbH abzustimmen und ggf. durch geeignete Maßnahmen (Baggermatten, bewehrte Betonplatten o. ä.) zu sichern.

Gegenäußerung zu Argument 8 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da die Umverlegung der Ferngasleitung der OGE

und der Rückbau der vorhandenen Ferngasleitung im Vorfeld der eigentlichen Gleisbauarbeiten erfolgen muss, wird zugesagt die Baustraße in diesem Bereich erst nach dem Ausbau der vorhandenen Leitung zu nutzen. Die Baustraßen werden im Vorfeld der Bautätigkeiten mit der Open Grid Europe GmbH abgestimmt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes wurde zum Schutz der Ferngasleitung eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) aufgenommen.

Argument 9 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Gemäß dem Lageplan Blatt 2 (Anlage 4) ist jetzt eine Baustelleneinrichtungsfläche (BW-Nr. 807) ausgewiesen. Bei der Nordquerung ist auf der westlichen Seite ein Arbeitsstreifen (BW-Nr. 831) ausgewiesen. Die ausgewiesene Baustelleneinrichtungsfläche und der Arbeitsstreifen sind für die Leitungsumlegung ausreichend. Der Schutzstreifen der Ferngasleitung kann nur eingeschränkt als Baustelleneinrichtungsfläche für die Bautätigkeit zum RRX genutzt werden.

Gegenäußerung zu Argument 9 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger nimmt die positive Rückmeldung zu den Arbeitsstreifen und BE-Flächen gerne zur Kenntnis.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Zum Schutz der Ferngasleitung wurde eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Argument 10 – Stellungnahme vom 29.09.2017
OGE-Armaturenstation
Durch die geänderte Leitungsumlegung auf die bahnrechten Seite (Variante Ost), muss die Bahnkreuzung der Leitung Nr. 2/77 nicht mehr aufrechterhalten werden. Im Zuge der Leitungsumlegung der Leitung Nr. 2 wird die Leitung Nr. 2/77 auf der westlichen Bahnseite neu eingebunden.

Gegenäußerung zu Argument 10 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 11 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Wasserhaltung
In den Unterlagen zum Verfahren wird in der Anlage 18.1 ausgeführt, dass der Grundwasserspiegel bei mindestens 7 m unterhalb Geländeoberkante liegt. Für die Errichtung der Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH kann eine (offene) Wasserhaltung aber ggf. erforderlich sein. Daher muss die Wasserhaltung mit planfestgestellt werden.

Für die Entnahme von Wasser zur zwingend erforderlichen Druckprüfung sowie die Entsorgung des Wassers, bedarf es einer entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigung bzw. Erlaubnis. Ohne Vorliegen der erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen, ist die Entnahme und die Entsorgen von Wasser nicht zulässig. Für die Umlegung als notwendige Folgemaßnahme der DB Netz AG Maßnahme sind uns alle erforderlichen Genehmigungen zu erteilen. Andernfalls kann die Umlegung nicht umgesetzt werden.

Gegenäußerung zu Argument 11 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Gemäß dem vorliegenden Bodengutachten der Planfeststellungsunterlagen steht das Grundwasser bei mindestens 7 m unter GOK. Eine Wasserhaltung ist daher im Bereich der Umlegung der OGE-Leitung nicht notwendig. Oberflächenwasser sind entsprechend abzuführen. Analog zum abgestimmten Vorgehen im PFA 1.2 wird die OGE der DB Netz AG eine entsprechende Formulierung für die Beantragung der Wasserentnahme und für die Einleitung des Druckprobenwassers zur Verfügung stellen. Der genehmigte Antrag wird der OGE vor Beginn der Maßnahme zur Verfügung gestellt. Aus Sicht der DB spricht nichts dagegen, dass dies in den Planfeststellungsbeschluss mit aufgenommen wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes wurde ein entsprechender Vorbehalt (vgl. A.5.1) aufgenommen.

Argument 12 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Rohrlagerplätze und Baustelleneinrichtungsflächen
Eine Nutzung der Baustelleneinrichtungsfläche (BW-Nr. 805) als Rohrlagerplatz ist ausreichend. Zu den Baustelleneinrichtungsflächen siehe vorgenannten Punkt zu 7).

Gegenäußerung zu Argument 12 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Die ausreichenden Flächen für die Rohrlagerung werden positiv zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 13 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Schutzstreifen
Mit der Darstellung des Schutzstreifens bzw. der dinglich zu belastenden Fläche für die neue Leitungstrasse im Grunderwerbsplan, Blatt 2 und 3, Anlage 10.1, sowie der Eintragung im Grunderwerbsverzeichnis sind wir einverstanden (lfd. Nr. im Grunderwerbsverzeichnis (28/268, 97/272, 98/270, 100/389, 101/41 und 82/404).

Gegenäußerung zu Argument 13 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich die Open Grid Europe mit der Darstellung der Schutzstreifen auf dem Grunderwerbsplan Blatt 2 und 3 einverstanden erklärt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 14 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Landschaftspflegerischen Begleitplan,
(Maßnahmenübersichtsplan Blatt 1, Anlage 14.3)
Maßnahmennummer A6
Nach der Leitungsverlegung auf der östlichen Bahnseite ist die Wiederherstellung der ursprünglichen Nutzung (Rekultivierung) vorgesehen. Gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis handelt es sich vorwiegend um Ackerflächen (ca. 4521 qm) und 170 qm Verkehrsfläche. Gegen die Wiederherstellung der ursprünglichen Nutzung haben wir keine Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 14 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Bedenken gegen die Rekultivierung bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 15 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Maßnahmennummer A4 Anlage von Ruderalfluren, Maßnahmennummer V4, Anlage von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes (gemäß DIN 18.920, RAS-LP4), und Maßnahmennummer VB CEF, Anlage eines provisorischen Amphibien- und Reptilienschutzzaunes

Im Frühjahr vor Baubeginn ist die Errichtung eines provisorischen Amphibien- und Reptilienschutzzaunes geplant. Weiterhin ist die Anlage von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes geplant. Gegen die Errichtung und die Anlage von provisorischen Amphibien- und Reptilienschutzzäunen sowie von Schutzzäunen bestehen nach der Leitungsumlegung keine Bedenken. Nach erfolgter Leitungsumlegung auf die östliche Bahnseite und dem anschließenden kompletten Ausbau der dann nicht mehr benötigen Leitung können in diesen Bereichen Ruderalfluren angelegt werden. Grundsätzlich sind Anpflanzungen von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern, insbesondere bei der Landschaftspflegerischen Begleitplanung zum Schutz der Ferngasleitung grundsätzlich außerhalb des Schutzstreifens zu planen. Für die Trassenüberwachung aus der Luft und vom Boden muss der Trassenverlauf der Open Grid Europe-Leitung sichtfrei und begehbar bleiben.

Gegenäußerung zu Argument 15 – Stellungnahme vom 29.09.2017
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der Planung des Ruderalflures berücksichtigt. Im Bereich des Schutzstreifens werden keine tief wurzelnden Sträucher und Bäume gepflanzt. Die Forderungen des DVGW-Regelwerkes in GW 125 werden vollumfänglich eingehalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Zum Schutz der Ferngasleitung hat das Eisenbahn-Bundesamt eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist abschließend darauf hin, dass die Open Grid Europe GmbH sowohl am ersten als auch am zweiten Erörterungstermin teilgenommen hat. Aufgrund der Äußerungen in den Stellungnahmen, die auch im Rahmen der beiden Erörterungstermine erörtert wurden, wurden die Antragsunterlagen im Rahmen des ersten und des zweiten Deckblattes überarbeitet. Auf den o.g. Hinweis zu den Stellungnahmen wird verwiesen.

B.4.21.30 AIR LIQUIDE Deutschland GmbH (T 39)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 29.05.2012
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 22.07.2015
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 19.08.2015
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Im Bereich des vorgestellten PFV verläuft die Fernleitung 21 der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH innerhalb eines 10 m breiten, durch Grundbucheintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit und/oder entsprechenden Verträgen gesicherten Schutzstreifens.

Die Infracor GmbH ist mit der Betreuung der Wasserstoffleitung der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH beauftragt.

Gegen die Planfeststellung in der Form der uns übersandten Unterlagen bestehen unsererseits Bedenken.

Zunächst bitten wir um Korrektur des Bauwerksverzeichnisses und der Pläne hinsichtlich des Leitungseigentümers und des transportierten Mediums. Es handelt sich bei der Fernleitung 21 um eine Leitung der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH zum Transport von Wasserstoff in Form von Gas. Die von uns betreute Leitung ist keine Ölleitung. Des Weiteren bitten wir festzuhalten, dass alle Maßnahmen im Leitungsbereich detailliert unter Vorlage entsprechender Unterlagen mit uns abzustimmen und von uns schriftlich zu genehmigen sind.

Bei den zum Erwerb anstehenden Grundstücken ist im Falle der Betroffenheit die Leitungsdienstbarkeit zu übernehmen bzw. die in den mit den derzeitigen Eigentümern bestehenden Verträgen für den Fall der Veräußerung vorgesehene Dienstbarkeitseintragung vorzunehmen. Im Falle von Betroffenheiten durch die temporären Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenzufahrten ist zu beachten, dass die Leitung

während der gesamten Bauzeit für Wartung und Kontrolle zugänglich bleiben muss und für PKW, LKW, Tief und Rohrbaugeräte jederzeit erreichbar bleibt. Aus diesem Grunde sind Material- und Bodenablagerungen sowie das Abstellen von Baustelleneinrichtungen, Containern etc. im Schutzstreifen unzulässig.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die in der Erwiderung erbetene Korrektur des Bauwerksverzeichnisses und der Pläne hinsichtlich des Leitungseigentümers und des transportierten Mediums wird durchgeführt.

Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmen im Nahbereich bzw. im unmittelbaren Bereich der Versorgungsanlagen werden rechtzeitig im Rahmen der weiteren Planung mit dem Leitungsträger abgestimmt.

Material- und Bodenablagerungen im Schutzstreifen werden nach Möglichkeit vermieden. Gleiches gilt für das Abstellen von Baustelleneinrichtungen, Containern u.Ä. im Schutzstreifen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass das Bauwerksverzeichnis und die Pläne hinsichtlich des Leitungseigentümers und des transportierten Mediums von der Antragstellerin im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens überarbeitet worden sind. Die von der Leitungsbetreiberin formulierten Auflagen wurden als Nebenbestimmung (vgl. A.4.8) in den vorliegenden Planfeststellungbeschluss aufgenommen.

Argument 2

Zur Flächenwiederherstellung und möglicherweise vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen weisen wir schon jetzt darauf hin, dass der Leitungsschutzstreifen für Anpflanzungen nicht zur Verfügung steht und uns künftig der Trassenschnitt zur Erhaltung der Begehbarkeit der Trasse ungehindert möglich bleiben muss. Festlegungen von Gebietsausweisungen zur Entwicklung von artenschutzrechtlich besonders geschützten Tierarten widersprechen wir hiermit vorsorglich, da der jederzeitige Leitungszugriff für ggf. notwendige Reparaturen auf Grund der Genehmigungsauflagen und mitgeltenden Regelwerke für den Betrieb der Gashochdruck-Fernleitung gewährleistet werden muss. Grundsätzlich bitten wir um Einbindung des für Fernleitungen als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde zuständigen Dez. 54, Herrn X, Bez. Reg. Düsseldorf in das PFV. Für die Abstimmung der Planung mit den durch uns zu vertretenden

Leitungsbelangen stehen wir zur Verfügung und bitten um weitere Beteiligung an diesem Verfahren.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die digitale Überlagerung der freundlicherweise vom Einwender zur Verfügung gestellten GIS-Daten zur Fernleitung 21 mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen kommt zu folgendem Ergebnis:

Von km 17,1 bis 17,3 grenzen die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen unmittelbar an den Schutzstreifen, überlappen diesen aber nicht. Ein Konflikt ist hier somit nicht zu verzeichnen.

Ab km 17,3 bis km 17,6 rückt die Fernleitung weg von den Kompensationsmaßnahmen, es kommt zu keinem Konflikt.

Von km 17,6 bis km 17,7 überlagern sich die Kompensationsmaßnahmen mit der Fernleitung und dem Schutzstreifen. In dem Bereich ist jedoch keine Anpflanzung von Bäumen oder Sträuchern vorgesehen, sondern die Wiederherstellung der ursprünglichen Nutzung im Bereich einer Baufläche / eines Baustreifens. Im konkreten Fall wird ein Grünland wiederhergestellt. Die Erhaltung der Begehbarkeit der Trasse ist nach wie vor gegeben. Gleiches gilt für den Bereich von km 17,7 bis 17,8. Hier ist auf Teilflächen des Schutzstreifens die Anlage einer Ruderalflur vorgesehen, die die Begehbarkeit des Schutzstreifens nicht einschränkt. Die Leitung selbst liegt außerhalb der Maßnahmenfläche.

Ca. bei km 18,0 liegen die Leitung und der Schutzstreifen auf ca. 110 m im Bereich einer artenschutzrechtlichen Maßnahme (vgl. Anhang Maßnahmenübersichtsplan: Maßnahme A 1CEF). Die Maßnahme wurde von der Lage und der Größe her aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen der Naturschutzbehörden nachträglich angepasst und mit diesen abgestimmt. Anpflanzungen von Bäumen oder Sträuchern sind hier nicht vorgesehen, sondern ebenfalls die Anlage von Ruderalfluren, so dass die Begehbarkeit der Fläche in jedem Fall bestehen bleibt. Gemäß Schreiben von Infracor vom 19.07.2012 bestehen seitens des Einwenders keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Anlage der Maßnahme.

Von km 18,4 bis 18,85 überlagern sich die Leitung und der Schutzstreifen mit der Maßnahme A 4, Anlage von Ruderalfluren. Auch hier ist keine Anpflanzung von Bäumen oder Sträuchern vorgesehen, die Begehbarkeit des Schutzstreifens und der Leitung bleiben erhalten. Es handelt sich bei der Maßnahme A 4 - auch wenn die Zauneidechse eine Zielart der Maßnahme ist - um keine artenschutzrechtliche Maßnahme.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Mit der Stellungnahme vom 29.05.2012 ließ die Infracor GmbH der Anhörungsbehörde eine Schutzanweisung für Arbeiten im Bereich der Fernleitungen zukommen. Die Schutzanweisung sieht vor, dass der Schutzstreifen von Pflanzungen mit tief wurzelnden Bäumen und Sträuchern freizuhalten sei. Über einer Leitung dürfen in einem Streifen von 2 m keine Pflanzungen mit Bäumen oder Sträuchern vorgenommen werden. Bei Parallelführung mehrerer Leitungen erhöhe sich das Maß entsprechend. Die Streifen können jedoch gärtnerisch und landwirtschaftlich genutzt werden. Im Übrigen wird auf den Vorbehalt unter A.5.2 verwiesen.

Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass das Dezernat 54 der Bezirksregierung Düsseldorf von der Anhörungsbehörde am Verfahren beteiligt wurde.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 22.07.2015

Hinweis EBA: Mit Schreiben vom 22.07.2015 hat die AIR LIQUIDE Deutschland GmbH selbst zum Verfahren Stellung genommen.

Argument 1 – Stellungnahme vom 22.07.2015

Gemäß den uns vorliegenden Planungsunterlagen sind keine Sauerstoff- und Stickstofffernleitungen der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH (ALD) von dem geplanten Vorhaben „Rhein-Ruhr-Express (RRX), Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3, Leverkusen-Rheindorf – Langenfeld-Berghausen“ betroffen.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 22.07.2015

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

1. Deckblatt Stellungnahme vom 19.08.2015

Hinweis EBA: Hier gibt die Evonik Technology & Infrastructure GmbH als Rechtsnachfolger der Infracor GmbH für die AIR LIQUIDE Deutschland GmbH die Stellungnahme ab.
(Folgenden Hinweis löschen: Fernleitung 21, DIN 150, PN – Wasserstoff)

Argument 1 – Stellungnahme vom 19.08.2015

Wir schreiben Ihnen als Rechtsnachfolger der Infracor GmbH. Mit den zum Anhörungsverfahren eingereichten Planungsunterlagen sind wir einverstanden. An der Stellungnahme vom 29.05.2012 halten wir ansonsten fest. Für die Abstimmung der Planung mit den durch uns zu vertretenden Fernleitungsbelangen stehen wir zur Verfügung und bitten um weitere Beteiligung an diesem Verfahren.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 19.08.2015
Wir nehmen zur Kenntnis, dass gegen die im Deckblattverfahren dargestellten Planungen im PFA 1.3 keine Einwände bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Auf die Entscheidungen zur Stellungnahme vom 29.05.2012 (s.o.) wird verwiesen.

B.4.21.31 Bayer MaterialScience vertreten durch die Bayer Real Estate GmbH (T 40)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 04.07.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Mit Bezug auf Ihr Schreiben vom 31.05.2012 (Az.: 25.17.01.01-51/1-12) zu oben genanntem Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 Leverkusen-Rheindorf bis Langenfeld Berghausen (PFA 1.3) des Rhein-Ruhr-Express (RRX) nehmen wir im Rahmen des Anhörungsverfahrens im Namen und im Auftrag der Bayer Material Science AG (BMS) wie folgt Stellung:

In Abstimmung mit der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25 - Verkehr als Anhörungsbehörde ist Verlängerung der Anhörungsfrist bis zum 06.07.2012 vereinbart.

Der Planfeststellungsabschnitt 1.3 liegt zwischen Bahn-km 17,100 und Bahn-km 24,050 der Bahnstrecken 2650 und 2670 auf dem Gebiet der Stadt Langenfeld und sieht im Wesentlichen den Neubau eines vierten Gleises vor.

Die bereits bestehende und mit Gestattungsvertrag vom 06.12/13.12.2007 zwischen der DB Netz AG und der BMS vertraglich vereinbarte Kreuzung der Bahnstrecken durch die Kohlenmonoxid-Fernleitung incl. Begleitmedien liegt im Bereich des Bahn-km 23,793 und

damit im Bereich des gegenständlichen Planfeststellungsabschnitts.
Hier weisen wir auch nachrichtlich darauf hin, dass es sich bei den im Erläuterungsbericht, Seite 62 gelisteten Fremdleitungen keinesfalls um alle kreuzenden Fremdleitungen des 1.3 handelt, sondern vermutlich nur um die im Bereich der baulichen Veränderungen bis Bahn-km 21,420 gelegenen Kreuzungsstellen. Hier bitten wir um Anpassung der Unterlagen (Vervollständigung oder Klarstellung).

Die Kohlenmonoxid-Fernleitung im Bereich der o.g. Kreuzung ist mittels HDD-Verfahren gebaut worden und weist vertragsgemäß eine Überdeckung von größer 3,80 m zur Schienenoberkante auf.

Gemäß den bereit gestellten Unterlagen (u.a. Erläuterungsbericht und Bauwerksverzeichnis) zum 1.3 sind von Bahn-km 21,420 bis zum Ende des PFA 1.3 bei Bahn-km 24,050 keine (baulichen) Ausbaumaßnahmen für den RRX vorgesehen.

Die Erschütterungsbelastungen führen gemäß Prognose im gesamten PFA 1.3 zu keiner wesentlichen Änderung gegenüber der bereits bestehenden erschütterungstechnischen Vorbelastung.

Gemäß den Unterlagen zum landespflegerischen Begleitplan finden trassennahe und trassenferne Maßnahmen nicht auf Schutzflächen der Kohlenmonoxid-Fernleitung der BMS statt. Eine Inanspruchnahme von Eigentum Bayer Real GmbH ist im Grunderwerbsverzeichnis ebenso nicht nachgewiesen.

Insofern gehen wir insgesamt davon aus, die der Kohlenmonoxid-Fernleitung der BMS von den geplanten Maßnahmen im PFA 1.3 des RRX nicht betroffen sind. Vor diesem Hintergrund erheben wir keine Einwendungen gegen das geplante Vorhaben im PFA 1.3.

Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Gegenäußerung zu Argument 1
Die Feststellung, dass die Fremdleitungen im Bereich der baulichen Veränderungen bis km 21,420 berücksichtigt worden sind, ist richtig. Darüber hinaus werden keine Fremdleitungen dargestellt, die von der Baumaßnahme nicht betroffen sind. Die Hinweise zur Lage der Kohlenmonoxid-Fernleitung nehmen wir zur Kenntnis. Wir nehmen es zur Kenntnis, dass keine Einwendungen gegen das geplante Vorhaben im PFA 1.3 besteht.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass der Bitte der Einwenderin den

Erläuterungsbericht hinsichtlich der Fremdleitungen zu überarbeiten auch mit dem zweiten Deckblattverfahren seitens der Antragstellerin nicht nachgekommen wurde. Die auf der Seite 67 (2. Deckblattverfahren) dargestellten Fremdleitungen beziehen sich tatsächlich nur auf den Bereich der baulichen Änderungen und nicht auf den gesamten Planfeststellungsabschnitt. Eine Entscheidung ist seitens des Eisenbahn-Bundesamtes jedoch nicht erforderlich, da dies als Bitte formuliert worden ist und die Antragstellerin den Hinweis zur Kenntnis genommen hat.

B.4.21.32 DB Kommunikationstechnik GmbH (T 43)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 23.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1

Nach Prüfung des vorbezeichneten Planfeststellungsabschnitts 1.3 des Vorhabens RRX liegen nach Prüfung durch die Mitarbeiter des Projektzentrums Köln keine Bedenken gegen den Plan vor.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der DB Kommunikationstechnik GmbH keine Bedenken gegen den Plan vorliegen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.33 BUND (T 45)

Ursprungsverfahren	Stellungnahme vom 31.05.2012
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	Stellungnahme vom 05.09.2017

Argument 1

Die beiden CEF Maßnahmen $A2_{CES}$ Blühstreifen für Feldlerche und Rebhuhn und $A3_{CES}$ Schwarzbrache für Kiebitz sind wohl aus Vereinfachungsgründen zusammengelegt worden.

Die Schwarzbrache ist deutlich von den Brutstellen der kartierten Kiebitze entfernt. Es wäre zu überlegen, ob im Bereich der häufiger auftretenden Feldlerche es nicht sinnvoll wäre, Anpflanzungen am Bahndamm anzulegen, um einen erhöhtem Sichtschutz vor der Eisenbahntrasse zu erreichen, denn die Feldlerche ist dafür bekannt, "dass sie ihre Umwelt in erster Linie optisch wahrnimmt und zu verschiedenen Landschaftselementen einen für Singvögel unüblich großen Abstand hält" (Daunicht 1998).

Im Bereich der häufiger auftretenden Kiebitze ist eine solche Anpflanzung zu unterlassen, da der Kiebitz freie Sicht braucht.

Die Maßnahmen für die Zauneidechse müssten, mindestens zwei Vegetationsperioden im Vorfeld der Baumaßnahmen angegangen werden. Das Monitoring ist zu begrüßen, darf sich aber nicht nur auf das Feststellen der Artenvielfalt einzuschränken, sondern Vermeidungsmaßnahmen wie Schutzzäune müssen fachlich begleitet werden, um wirklich wirksam zu sein. Hier kommt es auch auf die Materialauswahl und Feinheiten des Aufbaus an.

Bei Aus- und Umbau von Brückenbauwerken muss auf Fledermausquartiere geachtet werden, so sind beispielsweise nach unseren Informationen unter der Wupperbrücke Fledermausquartiere.

Gegenäußerung zu Argument 1

Maßnahme A 3_{CEF} ist eine artenschutzrechtliche Maßnahme, die aus der Betroffenheit des Kiebitzes (Störung der Art durch Baulärm während der Bauphase) heraus entwickelt wurde. Der im LBP und Artenschutzbeitrag dargelegte Kiebitz-Konflikt, für den die Maßnahme entwickelt wurde, muss in den Unterlagen allerdings korrigiert werden. Die parallel zur Erstellung des LBP und des Artenschutzbeitrages überarbeitete UVS stellt das bisher irrtümlicherweise textlich erwähnte Vorkommen des Kiebitzes im Eingriffsraum nicht mehr dar. Der Konflikt entfällt somit und die Maßnahme wird nicht mehr benötigt. Sie wird aus den Unterlagen herausgenommen. Die Maßnahme A 3_{CEF}, die als temporäre Maßnahme geplant war, hätte aufgrund ihrer zeitlichen Befristung nicht in die vergleichenden Gegenüberstellungen eingestellt werden dürfen. Um ein Defizit bzgl. der zu kompensierenden Wertepunkte nach Herausnahme der Maßnahme A 3_{CEF} aus den Unterlagen zu vermeiden, wurden die Maßnahmen A 1_{CEF} sowie A 2_{CEF} vom Flächenumfang soweit angepasst (vgl. Anlage Maßnahmenübersichtsplan), dass die Wertepunktebilanz in sich wieder ausgeglichen ist. Das Vorgehen wurde mit den Naturschutzbehörden (OLB, ULB) abgestimmt.

Für die Umsetzung der Maßnahme A 2_{CEF} (Anlage eines Blühstreifens) sind aufgrund der vorhandenen Strukturelemente im relevanten Landschaftsraum nur wenige Flächen geeignet. Die anzusetzenden Abstandsregeln für die Anlage der Maßnahme sind dem Maßnahmenblatt des LBP zu entnehmen. Die Anforderungen, die an die Maßnahmenfläche gestellt werden, sind auch der Grund dafür, dass für die Feldlerche keine Anpflanzungen entlang des Bahndamms für einen erhöhten Sichtschutz angelegt wurden. Da die Feldlerche diese Flächen (Anpflanzungen) meidet, wäre durch reine Sichtschutzmaßnahmen nicht das Ziel „Schaffung von Ersatzlebensräumen“ erreicht worden. Mit der Art und der Lage der Maßnahme sind die Anforderungen der Feldlerche und des Rebhuhns an ihre Lebensräume optimal umgesetzt worden.

Das Umsiedeln der Zauneidechsen über mindestens zwei Vegetationsperioden vor Baubeginn ist bereits vorgesehen (vgl. Maßnahmenblatt V 5_{CEF}).

Das angesprochene Monitoring und hier insbesondere die fachliche Begleitung des Aufstellens von Schutzzäunen (Maßnahme V 8_{CEF}) sind vorgesehen. Entsprechende Angaben hierzu werden im Maßnahmenblatt des LBP ergänzt.

Die in der Stellungnahme angesprochene Wupperbrücke, die bei Aus- und Umbaumaßnahmen auf Fledermausquartiere zu untersuchen ist, liegt außerhalb des PFA 1.3. Im PFA 1.3 sind keine Fließgewässerbrücken vorhanden, die vom Vorhaben betroffen sind. Wie im LBP dargelegt (vgl. LBP, Kap. 4.2.3.3) sind im Nahbereich der Trasse aufgrund der vorhandenen Biotopausstattung keine Quartiere von Fledermäusen zu erwarten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Wie von der Antragstellerin dargestellt, wurde die Maßnahme A 3_{CEF} im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens aus dem LBP entfernt. Die Maßnahmen A 1_{CEF} und A 2_{CEF} wurden dann im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens vergrößert, so dass die Wertepunktbilanz in sich wieder ausgeglichen ist. Der Überlegung des BUND, Anpflanzungen für die Feldlerche entlang des Bahndamms für einen erhöhten Sichtschutz durchzuführen, wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht gefolgt. Das Eisenbahn-Bundesamt folgt hier den Ausführungen der Antragstellerin.

Hinsichtlich der Forderung die Maßnahmen für die Zauneidechsen müssten mindestens zwei Vegetationsperioden im Vorfeld der Baumaßnahme angegangen werden weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Maßnahme V 5_{CEF} im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens entsprechend angepasst worden ist. Eine Entscheidung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist hinsichtlich der Ökologischen Bauüberwachung

(Maßnahme V 7) darauf hin, dass sich diese laut Maßnahmenblatt auf die landschaftspflegerischen Maßnahmen ohne Ausnahme bezieht. Was die geforderte Materialauswahl und die Feinheiten des Aufbaus der Schutzzäune angeht, wurde die Maßnahme V 8_{CEF} im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens ergänzt. Die Maßnahme sieht jetzt u.a. vor, dass die Materialauswahl, Feinheiten des Aufbaus sowie der genaue Verlauf der jeweiligen Zäune auf der Grundlage der Ausführungsplanung mit der ULB und der HLB abgestimmt werden müssen. Der Forderung des BUND wurde daher seitens der Antragstellerin entsprochen.

Hinsichtlich des Schutzes von Fledermausquartieren weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die vom BUND beispielhaft genannte Wupperbrücke außerhalb des Planfeststellungsabschnittes liegt. Der im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens überarbeitete Artenschutzbeitrag vom 30.09.2014 führt aus, dass im Zuge der Bestandserfassung ausschließlich Transferflüge und Jagdverhalten nachgewiesen wurden und aufgrund der Habitatausstattung keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten im trassennahen Bereich zu erwarten sind und daher Zerstörungen oder Beschädigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden können. Aufgrund der Aussagen des aktualisierten Artenschutzbeitrags wird die Forderung des BUND hinsichtlich der Fledermäuse zurückgewiesen.

Abschließend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass u.a. der LBP im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens überarbeitet worden ist. Dem BUND wurde im weiteren Verfahren die Möglichkeit gegeben sich erneut zum Vorhaben (s.u.) zu äußern.

2. Deckblatt 05.09.2017

Argument 1 – Stellungnahme vom 05.09.2017

Unter der Prämisse, dass es nötig ist, den Güterverkehr deutlich auszubauen, ist die komplette Verlagerung des Güterverkehrs auf die S-Bahn-Infrastruktur problematisch (Seite 26 Erläuterungsbericht). Die Anpassung der übrigen Nahverkehre ist dringend erforderlich. Die Notwendigkeit einer Angebotsverbesserung ist nicht nur für den schnellen Regionalverkehr nötig (S. 29). Für das Jahr 2025 werden 457 Züge täglich erwartet, während der Betriebszeit (18h) alle 2,4 min ein Zug (S. 86).

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 05.09.2017

Die hier erwähnten Angaben entsprechen den Angaben im Erläuterungsbericht und sind daher korrekt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 – Stellungnahme vom 05.09.2017
Die Ermittlung der vorkommenden Arten ist sorgfältig und vollständig (S.13-16). Die vorgeschlagenen Vermeidungs-und Minderungsmaßnahmen scheinen geeignet, wenn sie sorgfältig befolgt werden. Insbesondere die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für Zauneidechse Feldlerche und Rebhuhn sind sinnvoll. Die Artbezogene Prüfung der Schädigungs- und Störungsverbote sowie die Ausnahmevoraussetzungen scheinen sorgfältig und korrekt durchgeführt.

Für die lärmempfindliche Hohltaube werden 80% Ruhezeit veranschlagt (S.18). Bei 457 Zügen wären das 457 min/Tag 32% keine Ruhezeit, bzw. 68% Ruhezeit. Tagsüber ca. 1,4 min Ruhe nach 1 min Lärm.

Gegenäußerung zu Argument 2
Der Vorhabenträger nimmt die positiven Rückmeldungen bezüglich der umfassenden Artenuntersuchung zur Kenntnis.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Antragstellerin aufgefordert erneut zur Lärmempfindlichkeit der Hohltaube Stellung zu nehmen.
Mit Schreiben vom 10.12.2018 teilt die Antragstellerin diesbezüglich mit:
Wie im Artenschutzfachbeitrag dargelegt, ist gemäß GARNIEL et al. (2009) der relative Anteil der Ruhezeiten und der Störzeiten für die Beurteilung der Auswirkungen des diskontinuierlichen Schienenverkehrslärms relevant. Demnach können nach GARNIEL et al. für Reisezüge Vorbeifahrten einschließlich des Anschwellens und Nachklingens des Geräusches (Störddauer) überschlägig mit einer Minute und für Güterzüge mit 2 Minuten veranschlagt werden. Für die Hohltaube wird der erforderliche Anteil der Ruhezeiten auf 48 Min./Std. = 80 % der Zeit geschätzt. Der Wert ergibt sich nach GARNIEL et al., welche sagen, dass ab einer Störzeit von 12 Min. / Std.) die Störwirkung als erheblich zu bezeichnen ist. Im Artenschutzfachbeitrag wird ebenfalls dargelegt, dass durch die vorgesehene Taktung der Züge im Planfall der Anteil der Ruhezeiten von 80 % unterschritten wird und demnach Störungen der Art nicht ausgeschlossen werden können.

Die Unterschreitung der 80 % Ruhezeiten löst jedoch nicht automatisch das Eintreten des Verbotstatbestandes der Störung aus. Vielmehr ist nach Durchführen der oben dargelegten sog. „Standardprognose“ noch die sogenannte „Raumanalyse“ durchzuführen, in der weitere Parameter in die Prognose mit einbezogen werden. Dies wurde im Artenschutzfachbeitrag gemacht. Es wurde ausgeführt, dass im Bereich des Gehölzbestandes, in dem die Hohltaube nachgewiesen wurde, bereits im Ist-Zustand der Anteil der Ruhezeiten unterhalb der 80 % liegt, da die Störzeiten mehr als 12 Min./Std, nämlich genau 18 Min./Std. betragen. Darüber hinaus würde auch der Prognose-Nullfall mit ca. 21 Min. Störzeit / Std. zu einer Unterschreitung der 80 % Ruhezeiten führen. Desweiteren wird der für die Hohltaube relevante Gehölzbestand von einer östlich angrenzenden Siedlungsfläche abgeschirmt. Insgesamt wird daher nicht davon ausgegangen, dass das relevante Revier der Hohltaube aufgegeben wird. Zudem ist nicht anzunehmen, dass die Betroffenheit eines Revieres zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Hohltaube führt. Erhebliche Störungen der Art können daher - auch nach Meinung des Gutachters - ausgeschlossen werden.

Nach Sichtung der erneuten Stellungnahme der Antragstellerin kommt das Eisenbahn-Bundesamt zu dem Ergebnis, dass durch das Bauvorhaben keine artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG ausgelöst werden.

Argument 3 – Stellungnahme vom 05.09.2017
Es werden auf dem Streckenabschnitt bei 7 km Länge ungefähr 8 ha Fläche verbraucht. Allerdings ist die Strecke auch jetzt schon stark vorbelastet.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 05.09.2017
Um eine optimale Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten ist ein entsprechender Ausbau notwendig, der zwar Flächen in Anspruch nimmt, allerdings mit einer sorgfältigen Interessenswahrung aller Flächenbeteiligten einhergeht und so die in diesem Abschnitt benötigten Flächen relativiert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist hier nicht erforderlich.

Argument 4 – Stellungnahme vom 05.09.2017
Der Teilabriss des Pferdestalls in der im Begleitplan Seite 151 angegebenen Form scheint vernünftig.

Gegenäußerung zu Argument 4 – Stellungnahme vom 05.09.2017
Der Vorhabenträger begrüßt die positive Haltung bezüglich des Pferdestalls.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 5 – Stellungnahme vom 05.09.2017
Ebenso die Verlegung auf die Ostseite, welche Variante die bessere ist können wir nicht beurteilen.

Gegenäußerung zu Argument 5 – Stellungnahme vom 05.09.2017
Nach sorgfältiger Prüfung und Betrachtung aller relevanten Kriterien ist die entsprechende Verlegung der Ferngasleitung als effizienteste Variante einzustufen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.34 Deutsche Bahn AG, DB Immobilien (T 46)

Ursprungsverfahren	entfällt
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 24.06.2015
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme zu o. g. Verfahren: Bezüglich des oben genannten Planfeststellungsverfahrens bestehen unsererseits keine Anregungen oder Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 1
Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der DB AG – DB Immobilien keine Bedenken gegen den im Deckblatt geänderten Plan vorliegen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.35 Unitymedia NRW GmbH

Ursprungsverfahren	entfällt
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 06.07.2015
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Vielen Dank für die Information. Gegen die o.g. Planung haben wir keine Einwände.

Gegenäußerung zu Argument 1
Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Unitymedia NRW GmbH keine Einwände gegen den im Deckblatt geänderten Plan vorliegen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.36 Westnetz GmbH (T 48)

Ursprungsverfahren	entfällt
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 17.08.2015
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1
Im Bereich des obigen Planfeststellungsabschnittes verläuft die im Betreff genannte Hochspannungsfreileitung. Die Leitungsführung entnehmen Sie bitte den beigefügten Lageplänen, wobei wir darauf hinweisen, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungsachse und somit auch das Leitungsrecht allein aus der Örtlichkeit ergeben. Sowohl die

ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen als auch das jetzige Deckblattverfahren sehen von km 21 ,4+50 bis km 24,0+50 keine Baumaßnahmen vor. Zum obigen Verfahren haben wir somit keine Anregungen vorzubringen. Diese Stellungnahme ergeht auch im Auftrag und mit Wirkung für die RWE Deutschland AG als Eigentümerin des 11 0-kV Netzes.

Gegenäußerung zu Argument 1
Der Vorhabenträger nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.37 Landesbetrieb Straßenbau NRW (T 49)

Ursprungsverfahren	entfällt
1. Deckblatt	Stellungnahme vom 27.07.2015
2. Deckblatt	entfällt

Argument 1 – Stellungnahme vom 27.07.2015

BAB A542, Abschnitt 1, km 0+775, Betriebskilometer 4,830:

Der geplante Streckenverlauf des RRX kreuzt mit einer vorhandenen Eisenbahnüberführung (EÜ) die Bundesautobahn A 542 im Abschnitt 1, bei km 0+775. Die Außenstelle Köln der Regionalniederlassung Rhein-Berg plant derzeit die grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 542 in den Abschnitten 1 und 2. Der Baubeginn soll nach derzeitigem Sachstand am Mitte 2015 erfolgen und eine Bauzeit von 360 WT haben. Nach derzeitigem Kenntnisstand erfolgt der Baubeginn des RRX erst nach der Erneuerung der A542. Gegen die Ausweisungen des Planfeststellungsverfahrens bestehen nach derzeitigem Kenntnisstand seitens der Regionalniederlassung Rhein-Berg, keine grundlegenden Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 27.07.2015
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger weist auf die bisherigen erfolgreichen Abstimmungen zwischen Straßen.NRW und der DB AG zu den Schnittstellen der beiden Bauvorhaben hin und begrüßt deren Fortsetzung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 – Stellungnahme vom 27.07.2015
L43, 353 und 402:
Veränderungen an den vorhandenen Überführungsbauwerken sind nicht geplant, daher werden seitens der Regionalniederlassung Niederrhein, keine Bedenken gegen das o.g. Planfeststellungsverfahren erhoben.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 27.07.2015
Die Stellungnahme zur L 43 (Kalkhecker Straße), L 353 (Berghausener Straße), L 402 (Knipprather Straße) wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.38 Bezirksregierung Köln – Dezernat 25 (T 50)

Ursprungsverfahren	entfällt
1. Deckblatt	entfällt
2. Deckblatt	Stellungnahme vom 26.09.2017

Argument 1 – Stellungnahme vom 26.09.2017
Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr X,
mit Blick auf die Verlegung einer Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH teile ich Ihnen mit, dass aus den Antragsunterlagen keine Zuständigkeit des Dezernats 25 der Bezirksregierung Köln hervorgeht.

Gegenäußerung zu Argument 1 – Stellungnahme vom 26.09.2017
Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass der hier angeschriebene Ansprechpartner der

Bezirksregierung Köln (Dezernat 25) für die Verlegung der Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH in diesem Bereich nicht zuständig ist.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2 – Stellungnahme vom 26.09.2017
Soweit Sie ausweislich unseres Telefonats davon ausgingen, dass mir eine landesweite Zuständigkeit für Gasleitungen obliegt, haben Sie mich mit der Bezirksregierung Arnsberg verwechselt. Hierfür müssten Sie sich an die Kolleginnen und Kollegen der Bezirksregierung Arnsberg, Abt. Bergbau und Energie in NRW, in der Goebenstraße 25 in 44135 Dortmund wenden.

Gegenäußerung zu Argument 2 – Stellungnahme vom 26.09.2017
entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

Argument 3 – Stellungnahme vom 26.09.2017
Die mir zur Verfügung gestellten Planunterlagen habe ich diesem Schreiben zu meiner Entlastung beigefügt.

Gegenäußerung zu Argument 3 – Stellungnahme vom 26.09.2017
entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes
Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.4.21.39 Bezirksregierung Arnsberg – Abteilung 6 Bergbau (T 51)

Ursprungsverfahren entfällt

1. Deckblatt entfällt

2. Deckblatt Stellungnahme vom 23.01.2018

Argument 1

Die Zuständigkeit für die Anzeige von Gashochdruckleitungen nach der Verordnung über Gashochdruckleitungen (GasHDrLtgV) liegt landesweit bei der Bezirksregierung Arnsberg, Dez. 64. Das Anzeigeverfahren ist allerdings nicht Bestandteil eines Planfeststellungsverfahrens nach anderen Rechtsnormen (z.B. EnWG) und daher losgelöst davon zu betrachten.

Bei Bedürftigkeit einer Genehmigung nach anderer Rechtsnorm ist das Genehmigungsverfahren von der dafür zuständigen Behörde durchzuführen. Im Falle einer Gasleitung nach EnWG ist das die örtlich zuständige Bezirksregierung.

Gegenäußerung zu Argument 1

entfällt

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ist keine Entscheidung erforderlich.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange, auch die Forderung nach Schallschutz über das gesetzlich erforderliche Maß hinaus, in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG und deren Wechselbeziehungen untereinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben keine Gefahr nicht abschätzbarer bzw. nicht beherrschbarer Risiken birgt und dass somit die Umweltverträglichkeit des Projekts im vorliegenden Planungsabschnitt hinreichend gesichert ist.

B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 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

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

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 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 Köln, Werkstattstraße 102, 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 Abs. 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 Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Personen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten. Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

gestellt und begründet werden. Treten erst später für den Antrag relevante Tatsachen ein, verschiebt sich die Monatsfrist gemäß § 18e Abs. 4 AEG.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Köln
Köln, den 25.03.2019
Az. 601ppa/002-2011#001
VMS-Nr. 3282592